PIERRE CLOSTERMANN

EL GRAN ESPECTACULO

EL TRIUNFO DE LA HABILIDAD. ACOMPAÑADA DE UN CORAJE SIN LIMITES ES LA HISTORIA DE ESTE AVIADOR FRANCES QUE PASO A SER HEROE LEGENDARIO DE LA REAL FUERZA AEREA

Pierre Clostermann fue –y sigue siéndolo– un hombre de acción. En 1940 al ser invadida Francia el joven aviador se alistó en las filas de la aviación inglesa. Allí luchó por sus ideales y fue uno de los protagonistas más destacados de la batalla de Inglaterra, la gran epopeya de la aviación durante la segunda guerra mundial. Para ambos contendientes –Alemania e Inglaterra– la supremacía en el aire era decisiva. Para la primera era condición indispensable para invadir la isla y para los ingleses era su única esperanza de sobrevivir. Clostermann derribó –en lucha hombre a hombre– treinta y tres aparatos alemanes. A héroes como este se debe el curso que tomó la guerra y, por consecuencia, el rumbo de la historia durante el resto del siglo veinte. Esta es su narración, propia, auténtica, descarnada.

Esta es una serie de libros acerca de un mundo en llamas. Relatos cuidadosamente elegidos que cubren toda la gesta de la segunda guerra mundial. Todos están relatados por sus protagonistas: aviadores, capitanes de navío, comandantes de tanques.

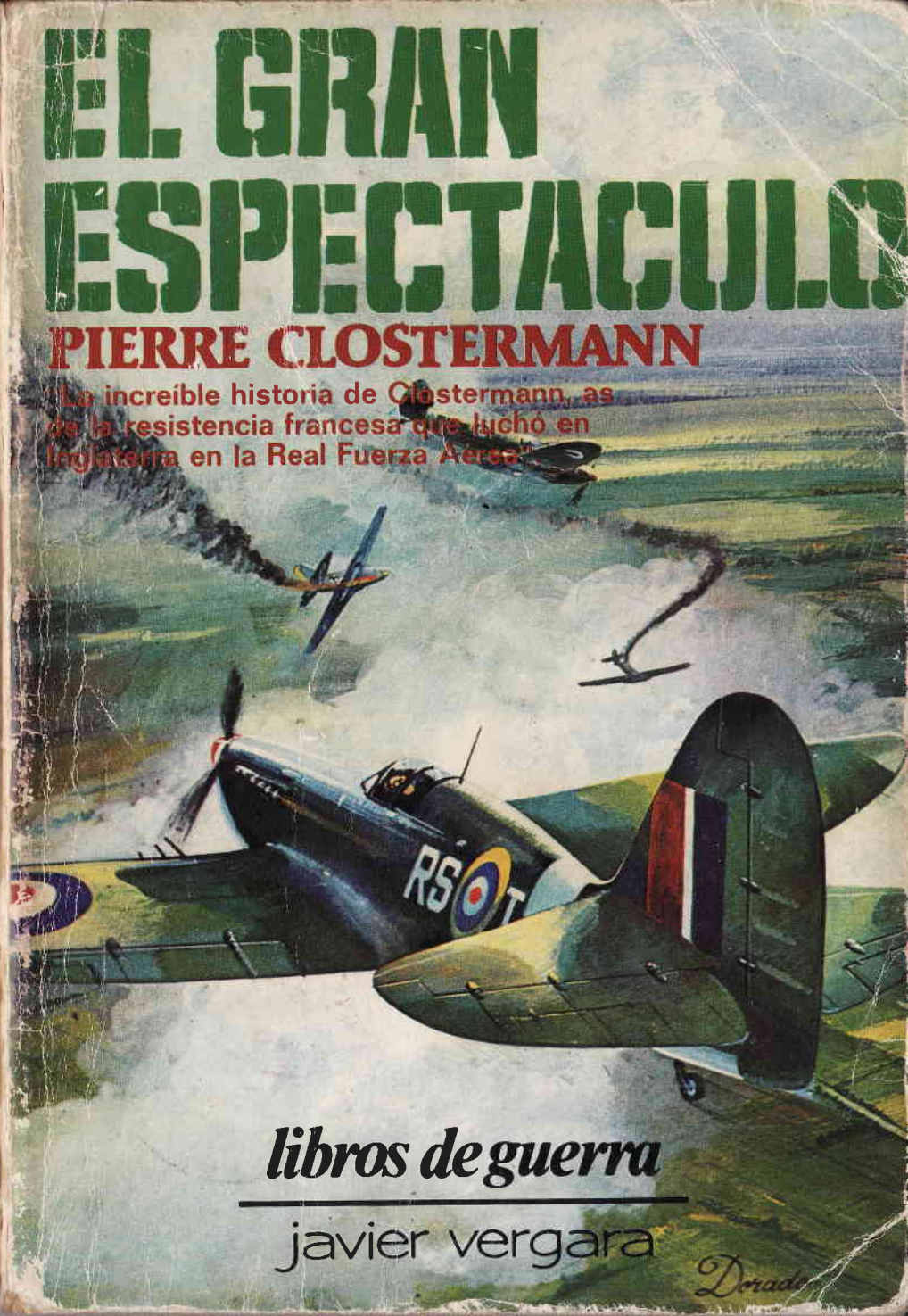
ISBN 950-15-0218-X

JAVIER VERGARA EDITOR
Barcelona/Buenos Aires/México/Santiago de Chile

EL GRAN ESPECTACULO

PIERRE CLOSTERMANN

La increíble historia de Clostermann, as de la resistencia francesa que luchó en Inglaterra en la Real Fuerza Aérea



libros de guerra

javier vergara

LOS LIBROS DE GUERRA DE JAVIER VERGARA

Esta es una colección de libros sobre un mundo en llamas.

Estos títulos, cuidadosamente seleccionados, cubren en su totalidad el dramático alcance de la Segunda Guerra Mundial. Muchos son testimonios vividos por los hombres que lucharon en este conflicto global donde el futuro del mundo civilizado pendía de un hilo. Pilotos de guerra, comandantes de tanques y de infantería, entre otros, relatan actos de valentía individual en medio de los horrores inconmensurables de la guerra. Ellos presentan retratos de hombres valerosos y relatos verídicos de heroismo y también de cobardía en acción, emocionantes sagas de supervivencia y tragedias de muertos prematuras. Algunas de las historias están contadas desde el punto de vista de los aliados, otras, dos de sus enemigos, alemanes y japoneses. De este modo, el lector podrá seguir paso a paso y muy de cerca, la increíble lucha de vida y muerte de ambos contendientes de esta guerra.

A través de estos libros empezamos a descubrir lo que era estar allí, ser partícipe en la epopeya del siglo XX.

EL GRAN ESPECTACULO

PIERRE CLOSTERMANN

JAVIER VERGARA EDITOR
Barcelona/Buenos Aires/México/Santiago de Chile

Título original
Le gran cirque

Edición original
Flammarion

Traductor
Josefina Delgado

Cubierta
Dorado

© 1948 by Flammarion

© 1979 Javier Vergara Editor S.A.
San Martín 969-Buenos Aires-Argentina

Impreso en la Argentina/Printed in Argentine
Depositado de acuerdo a la Ley 11.723

ISBN 950-15-0218-X

Esta edición se terminó de imprimir en la
COMPAÑIA IMPRESORA ARGENTINA S.A.
Alsina 2049-Buenos Aires-Argentina
en el mes de julio de 1983.

A Jacques Remlinger, mi antiguo compañero de equipo, en recuerdo de las doscientas misiones que llevamos a cabo juntos.

A los comandantes Mouchotte y Martell, del Escuadrón 341 "Alsacia", y a todos mis camaradas de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres, muertos por la causa francesa.

A mis camaradas pilotos de la R.A.F., muertos ellos también por la liberación de Francia.

A todos vosotros, a quienes debemos tanto, y sobre los que el olvido cae tan pronto, dedico afectuosamente estas páginas que habéis vivido...

"Oficiales franceses, soldados franceses, marineros franceses, aviadores franceses, ingenieros franceses, dondequiera que vayáis esforzáos por reunir a los que también quieren luchar. Un día, os lo prometo, nuestras fuerzas reunidas, el Ejército Francés Elegido, las fuerzas mecánicas, terrestres, navales y aéreas, junto con nuestros aliados, devolverán la libertad al mundo y su grandeza a la patria".

General De Gaulle
B. B. C. de Londres, 24 de junio de 1940

30973 Teniente P. H. Closterman

El Ministerio Británico del Aire tiene el placer de comunicar al Comando de las Fuerzas Aéreas Francesas en Gran Bretaña que el oficial citado aquí arriba, Comandante del Escuadrón Nº 3 de la RAF, ha recibido sobre el campo una barra para su D. F. C., luego de la aprobación de Su Majestad el Rey de la cita siguiente:

"Luego de haber recibido la Distinguished Flying Cross, este oficial ha participado en otras 70 misiones de guerra en el curso de las cuales ha logrado 12 nuevas victorias homologadas en aviones enemigos. El teniente Closterman ha demostrado siempre un coraje y una habilidad impares, y ha sabido ser una verdadera fuente de inspiración para todos aquellos que han estado a su lado".

Firmado: **Jorge VI, rey de Inglaterra**

Comunicado por el Director de Cooperación Aérea Inter Aliada.

INDICE

Prefacio . . . . . **pág 13**

PRIMERA PARTE **17**

Piloto en el grupo "Alsacia"
Escuela de caza en el país de Gales
El "Alsacia"
Mi primera gran demostración sobre Francia
Primeras victorias
El comandante Mouchotte se va...
Radar al amanecer...

SEGUNDA PARTE **69**

Destacado a la Fuerza Aerea Real
El grupo "Ciudad de Glasgow"
El asunto de Munsterland
Rodadura a bolilla y fortalezas voladoras
Descubrimiento del V-1
Escoltas
Partida hacia las Orcadas
Combate en la estratosfera
Aterrizajes Movidos
Bombardeo en picada
El desembarco en Normandía
Ametrallamos San Andrés
Primera noche en Francia
Pagamos caro
Combate en la neblina
Tres victorias y el fin

TERCERA PARTE 177
Comandos en la R.A.F.
El Typhoon
La última gran victoria de la Luftwaffe
Decepcionante regreso
El Volkel...
Tempest contra Focke Wulf
Aterrizaje trágico
Tempest contra Messerschmitt
Los caza al "rat"
Prohibición de rail
Nubes, nieve y Focke Wulf
Walter Nowotny
El Rhin
Un pájaro raro
Llamas en el crepúsculo
En el infierno de la Flak
Comando el "Wing"
La última prueba
La puerta se cierra

PREFACIO

Hijo único, diez mil kilómetros me separaron de mis padres, franceses libres como yo, durante cuatro años.

Entre Londres y Brazzaville la correspondencia era difícil, las cartas eran severamente censuradas sobre todo en lo que se relacionaba con las actividades militares.

El restringido espacio de la tarjeta postal aérea mensual autorizada, no se prestaba a la descripción de mi vida en Inglaterra con la RAF y las Fuerzas Aéreas Libres.

Y sin embargo yo quería evocarla para mi padre y mi madre, esa nueva vida, tan llena de emociones, de imprevistos –ingrata pero hermosa–. Quería que ellos pudiesen revivirla, minuto a minuto, aun si yo no volvía para contarla...

Fue así que, en un enorme cuaderno de órdenes del Air Ministry, adornado con las iniciales del rey de Inglaterra, G. R., todas las tardes les describía mi jornada.

Un viejo papel oculto en la cubierta contenía mi testamento, un poco ridículo, pues los "mercenarios" del general De Gaulle no podían asentar en el papel, a guisa de bienes temporales, más que su fe en Francia y sus precarias esperanzas en el porvenir.

En la carátula había escrito:

"En caso de que me sucediera algo (si muriera o fuera tomado prisionero) quiero que este cuaderno sea enviado a mi padre, el capitán Clostermann, French Headquarters, Brazzaville" 10-3-1942.

Con la esperanza de que en el caso de que me mataran o desapareciera, ese cuaderno llegaría hasta ellos. Y quería que mis padres, al recibirlo, al leerlo, encontraran mi presencia y mi voz, como una forma de consuelo.

A cualquier hora del día ese cuaderno me acompañaba, arrugado por el peso de mi paracaídas en mi estante de piloto, manchado de te en la cantina, o apretado a mi costado sobre la hierba del **dispersal** (1), durante las largas y monótonas horas de alerta.

Desde las Islas Orcadas a Cornualles, del Condado de Kent a Escocia, desde Normandía hasta Dinamarca pasando por Bélgica, Alemania y Holanda, esos cuadernos –pues al final de la guerra eran tres– me siguieron a todas partes.

El destino, que fue tan cruel con tantos de mis compañeros, ha querido que yo sobreviviera a cuatrocientas misiones de guerra.

Un hermoso día, ya terminada la tragedia, he podido contar de viva voz a mi padre la historia de estos cuatro años.

Han pasado dos años.

Tuve, con los escasos sobrevivientes de las FAFL, la ingrata misión de visitar a las familias de aquellos amigos que no regresaron, de tratar de otorgarles el amargo consuelo del relato de la vida de sus hijos.

Pero no hemos podido llegar a todos.

Hemos encontrado también muchos franceses que no tenían la menor noticia de lo que había ocurrido del otro lado del canal de la Mancha, o que preferían seguir ignorándolo...

Pero también sentíamos que otros franceses buscaban saberlo, para poder quizás encontrar con qué sostener su esperanza y su fe.

Es para todos ellos que se han publicado estas páginas.

Con melancolía, las hemos vuelto a leer mi amigo Jacques Remlinger y yo.

Cambiad las fechas, algunas circunstancias accesorias, y es la

(1) Chozas en las que los pilotos se protegían entre los vuelos.

existencia cotidiana de quinientos aviadores franceses lo que vosotros reviviréis. Cualquiera de mis compañeros de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres encontrará los mismos episodios al hojear su cuaderno de vuelo.

Pido al lector que no busque aquí una obra literaria. He consignado simplemente día por día las impresiones, las instantáneas fotográficas, las imágenes grabadas al pasar en mi memoria.

¡Se hubiera necesitado un talento muy grande para hacer revivir de una manera a la vez literaria y verídica la carrera de un piloto de caza de esta guerra! Y justamente porque era verídico, porque ocurría al calor de la acción, es que no he podido retocar esos cuadernos.

He conservado las expresiones inglesas, algunas palabras que rozan el barbarismo, no podía renegar de ellas, ya que las tuvimos en la boca durante cuatro años!

El inglés era de rigor en la radio, con toda su floración tan pintoresca de palabras de código y de argot de la RAF. ¿Cómo traducir de otra manera que por medio de notas al pie de página esas conversaciones radiotelefónicas sin hacerles perder su vigor y su concisión?

Por su origen y su concepción, estas páginas son una especie de reportaje.

Pero me encontré con otra dificultad.

La vida de un piloto de caza es monótona en la acción: los **sweeps**, (1), las largas horas de alerta, las misiones de bombardeos en picada, de caza libre, de escolta o de metralla se suceden, todas parecidas. ¡Nada se parece más a un combate aéreo que otro combate aéreo, salvo algunos detalles geográficos o tácticos secundarios!

También ha sido necesario elegir entre las acciones típicas de cada época de esta guerra. Me he contentado simplemente con ligarlas entre ellas de modo inteligible, resumir rápidamente los hechos y los períodos intermedios.

Algunas reflexiones o descripciones chocarán tal vez por su franqueza o su crueldad. Pero no hay que olvidar que estas páginas han sido escritas para mi padre y mi madre que eran los amigos y los confidentes a los que yo podía contar con absoluta confianza mis debilida-

(1) Sweep: operación ofensiva de caza lejana en territorio enemigo.

des, mis amarguras, mis alegrías o mis travesuras. Evidentemente, he vacilado largamente frente a algunas páginas, por una especie de íntima vergüenza, pero la verdad ha sufrido algunas supresiones.

Y después de todo, todos nosotros éramos muchachos, con las mismas reacciones frente al peligro, las victorias y las injusticias... Lo que yo expreso, todos nosotros, las FAFL, lo hemos vivido, sentido o pensado.

Al final de este libro, he añadido notas que permitirán seguir más fácilmente —en un nivel puramente técnico— las narraciones. Las estadísticas, los datos numéricos, los documentos en general provienen todos de fuentes oficiales y en su mayor parte son inéditos.

Ojalá ayuden estas páginas y estas fotos al que emprenda la tarea de contar en detalle la historia atroz pero maravillosa de esta larga guerra.

Tal vez sirvan también para que algunos mantengan mayor discreción o pudor en sus juicios al recordar que aunque los aviadores franceses libres no tienen monumentos, plazas, calles o estaciones de metro, no por ello están menos inscriptos en el cielo con una gloria más pura y han acrecentado mucho más el prestigio de Francia.

Finalmente, ayudarán a quitarse a otros ese complejo de inferioridad que los lleva a honrar las victorias de nuestros aliados y a ignorar completamente las nuestras.

Es mi único deseo, y será mi orgullo.

Pierre Clostermann
N° Matrícula 30. 973
de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres.

PRIMERA PARTE

PILOTO EN EL GRUPO "ALSACIA"

ESCUELA DE CAZA EN EL PAIS DE GALES

1942.

Las altas montañas del País de Gales, a medias ocultas en la bruma, desfilan a la derecha e izquierda de la vía férrea.

Hemos pasado, engullidos por el hollín grasoso, a lo largo de Birmingham, Wolverhampton y Shrewabury...

Sin decir una palabra, Jacques y yo miramos indiferentes el deprimente paisaje, lavado por una eterna lluvia fina, los pueblos mineros sucios y neurasténicos, trepando por los valles, aplastados por una nube de humo gris anclada en las casas, tan densa que el viento que sopla en ráfagas heladas no puede expulsarlas...

Los pasajeros del compartimiento observan con curiosidad nuestros uniformes franceses, azul marino con botones de oro.

Orgullosamente, brilla sobre nuestro pecho el escudo de piloto de la Fuerza Aérea, y por encima de nuestro bolsillo izquierdo las alas de la RAF.

Hace quince días apenas, éramos todavía alumnos de la Royal Aire Force Collège de Cranwell, entrenándonos en los manuales de navegación, teorías de tiros y gruesos cuadernos de apuntes.

Todo aquello es tan solo un recuerdo.

Tal vez dentro de algunas horas estemos piloteando un Spitfire, franqueando de este modo el último escalón que nos separa de la gran arena.

Algunos minutos más y llegaremos a Redna I –610.T.U.– para un curso de conversión sobre Spitfire, antes de partir en escuadra.

De pronto Jacques acerca su rostro al vidrio:

– ¡Mira, Pierre, aquí están nuestros Spitfires!

En efecto, el tren disminuye la marcha a lo largo de un aeródromo, y un rayo de sol húmedo que se resiste a atravesar la niebla, nos descubre una veintena de aviones alineados al borde de una pista alquitranada. ¡Ha llegado el gran día!

Ha nevado toda la noche, y el aeródromo deslumbra bajo el cielo azul.

¡Dios, qué hermosa es la vida! Aspiro a pleno pulmón el aire helado y siento bajo mis pies el crujir de la nieve, suave y elástica como una alfombra oriental; despierta en mí muchos recuerdos. La primera nevada que veo después de tanto tiempo...

En el cobertizo donde se resguardan entre los vuelos, mi instructor me espera en el umbral, con la sonrisa en los labios.

–¿**How do you feel?** (1)

–**O.K., Sir,**– digo, tratando de disimular mi emoción.

– ¡**Well, let's have a try**! (2)

Toda mi vida me acordaré de mi primer contacto con el Spitfire. El que iba a pilotear con la matrícula TO–S.

Antes de colocarme el arnés del paracaídas, me quedé un momento contemplándolo, las líneas ajustadas del fuselaje, el motor Rolls Royce finamente carenado: un verdadero pura sangre...

–**You have got her one hour. ¡Good Luck!** (3)

¡Amo de aquel bólido durante una hora, sesenta inquietantes minutos!

Trato de recordar los consejos de mi instructor. Todo parece muy confuso.

(1) –**¿Cómo se siente?**
–**Muy bien, señor.**
(2) –**Bien, vamos a hacer una prueba.**
(3) –**Es suyo por una hora. Buena suerte.**

Subo a él tembloroso, me sujeto el casco, y todavía aturdido por la masa de instrumentos, de cuadrantes, de contactos, de manecillas que se aprietan unos contra otros, todos vitales, y que los dedos deben infaliblemente tocar en el momento exacto, me preparo para el momento decisivo.

Paso revista cuidadosamente al **cockpit drill** (1), murmurando la frase sacramental:

"BTFCPPUR –**Brakes** (frenos), **Trim** (fletners de corrección de los comandos), **Flaps** (aletas de frenado aerodinámico) **Contacts**, (contacto) **Pression** (presión neumática) **Petrol** (combustible), **Undercarriage** (tren escamoteable encerrado) y **Radiator**..."

Todo está listo. El mecanismo cierra la puerta tras de mí, y ya estoy aprisionado en este monstruo de metal que debo conducir.

Un último vistazo.

¿All clear? ¡Contact! (2)

Manipulo las bombas de mano y los botones de arranque. La hélice comienza a dar vueltas lentamente y de pronto, con un ruido de trueno, el motor arranca. Los caños de escape vomitan largas llamas azules rodeadas de humo negro, mientras que el avión comienza a temblar como una caldera bajo presión.

Las calzas levantadas, abro a pleno el radiador, pues los motores enfriados por el líquido recalientan muy rápido, y con prudencia ruedo hasta la pista de partida donde se acumula, a los costados, la nieve, completamente negra, derecha en el blanco del paisaje.

Tutor 26, you may scramble now, you may scramble now! (3)

Por radio, la torre de control me autoriza a despegar...

Mi corazón late casi hasta romperse. Trago saliva, bajo mi asiento y con mano húmeda abro los gases.

Me siento arrastrado inmediatamente por un ciclón. Montones de consejos me llegan a la memoria...

... Don't stick the nose too much forward! (4)

(1) –**Operación nemotécnica que precede al despegue, y que permite pasar revista sin olvidar ninguna, a las maniobras esenciales.**
(2) –**¿Nada adelante? ¡Contacto!**
(3) –**Tutor 26, puede despegar.**
(4) – **¡No adelante tanto la nariz!**

Ante mí, la enorme hélice que debe absorber toda la potencia del motor no tiene más que una débil defensa entre el diámetro que barre y el suelo...

Tímidamente lo hago marchar hacia adelante, y con un gran golpe, que me saca de mi asiento, el Spitfire se sacude, acelera, mientras que el aeródromo corre a una creciente velocidad a derecha e izquierda...

...**Keep her straight!** (1)

Frenéticamente, con algunos golpes de palanca logro determinar el rumbo.

De pronto, como por un milagro, con el aliento cortado, me encuentro en el aire. Las vías pasan en un destello. Tengo una difusa visión de árboles, de casas que se esfuman detrás de mí.

Rápidamente escamoteo mi tren de aterrizaje, vuelvo a cerrar el cockpit transparente y el radiador, reduzco el gas, y conduzco la hélice a paso de crucero.

¡Uf!, gotas de sudor ruedan por mis sienes. Pero, instintivamente, mis miembros reaccionan como las palancas bien reguladas de un autómata. Los largos meses fastidiosos de entrenamiento han preparado mis músculos y mis reflejos para este minuto.

¡Qué suavidad deliciosa la de los comandos! La menor presión del pie o de la mano basta para lanzar el aparato al cielo...

¡Dios mío!, ¿dónde estoy?

La velocidad es tal que los pocos segundos que han transcurrido han servido para llevarme a una decena de kilómetros del aeródromo. La pista negra no es más que un trazo de carbón en el horizonte.

Tímidamente ensayo un viraje, vuelvo a pasar por encima de mi base y doy vuelta a derecha y a izquierda. Girando la palanca ligeramente subo a tres mil metros en un abrir y cerrar de ojos.

Poco a poco la velocidad se apodera de mí y me enardezco. Un desplazamiento de algunos milímetros de la manecilla del gas basta para desencadenar el motor.

Trato de ensayar una picada. Suavemente, aprieto la palanca 550, 600, 650 km. por hora... La tierra parece rodar a mi encuentro de manera sorprendente. Espantado por la velocidad, instintivamente

(1) ¡Manténgalo derecho!

me hundo en la profundidad, y de pronto mi cabeza se hunde entre los hombros, una masa de plomo se abate sobre la columna vertebral y me aplasto en el asiento. Mis ojos pierden la visión.

Como una bola de acero cayendo sobre un bloque de mármol, el Spitfire ha rebotado sobre el aire elástico y, derecho como un cirio, se ha hundido en el cielo.

Apenas repuesto de los efectos de la fuerza centrífuga, me apresuro a reducir el acelerador pues ya no hay oxígeno y el aparato continúa su ascenso...

Escucho que me llaman los controles por radio. Un vistazo a mi reloj... ¡Cielos, una hora ya! ¡Apenas si parece haber pasado un segundo!

Ahora hay que aterrizar.

Abro el radiador a pleno, corto el gas, llevo la hélice a poca velocidad, abro mi **cockpit** (1), levanto mi asiento y amortiguo mi contacto con la tierra.

Comienzo a enloquecer. El enorme motor frente a mí con sus grandes caños de escape me roba toda la pista. Enceguecido, con la cabeza mantenida en el interior por la formidable presión del aire, estoy prisionero en mi carlinga.

Bajo las ruedas y las aletas. La pista se aproxima a una velocidad sorprendente. Nunca voy a aterrizar. El aeródromo parece a la vez estrecharse y saltarme ante los ojos... Tiro de los comandos, tiro desesperadamente, el aparato se hunde con un gran choque metálico que resuena en el fuselaje y... lo siento rodar torpemente sobre el pavimento. Un golpe de frenos a la derecha, otro a la izquierda, el Spitfire se detiene en el extremo de la pista.

Los engranajes del motor que se detienen recuerdan a los estremecimientos de los flancos de un caballo de carreras exhausto...

Mi instructor salta sobre al ala, me ayuda a quitar mi paracaídas sonriendo al ver mi rostro pálido y cansado.

Camino dos pasos y luego, aturdido, me apoyo en el fuselaje.

–Good show, you see, nothing to worry about! (2)

Si supiera, sin embargo, ¡qué orgulloso estoy. Por fin he pilotea-

(1) Cockpit: cabina del piloto.

(2) –Todo bien, ninguna observación.

do un Spitfire. ¡Qué hermoso y vital me parece! Una obra maestra de armonía y de potencia, aun ahora en que lo veo inmóvil.

Suavemente, como si acariciara la mejilla de una mujer, paso la mano por el aluminio de sus alas, frío y liso como un espejo, las alas que me han transportado...

Mientras vuelvo al cobertizo, el paracaídas sobre la espalda, me doy vuelta otra vez y sueño con el día en que, en escuadrilla, tendré mi Spitfire para mí solo, lo conduciré al combate, encerrará mi vida en la extensión de su estrecha cabina y yo lo querré como a un amigo fiel...

Fueron dos penosos meses de invierno en OTU (Operational Training Unit, escuela de cazas).

Los cursos sucedieron a los cursos, las horas de vuelo se acumularon rápidamente, las sesiones de tiro aéreo por encima de las montañas cubiertas de nieve del país de Gales se amontonaron rápidamente en el carnet de vuelo...

Todo aquello no sucedió sin penas ni duelos.

El Spitfire de uno de nuestros compañeros belgas explotó en pleno vuelo en el curso de una sesión de piruetas en el aire. Dos de nuestros amigos de la R.A.F. se mataron bajo nuestros ojos luego de una colisión.

Luego Pierrot Degail, uno de los seis franceses del curso, se estrelló, una tarde de niebla, contra la cumbre de una colina helada. Se necesitaron dos días para llegar hasta los restos en medio de la nieve. Se encontró su cuerpo arrodillado, la cabeza entre los brazos, como un chico que duerme, al lado de su Spitfire. Con las dos piernas rotas, incapaz de moverse, debió morir de frío durante la noche.

La ceremonia de inhumación, con los honores militares, fue emocionante en su simplicidad. Jacques, Menuge, Commailles y yo llevamos el féretro envuelto en la bandera tricolor. ¡Dios, qué pesado y triste bajo la lluvia fina y helada...! El desfile lento y silencioso, uno por uno, frente al foso que resonaba con las paladas de tierra inglesa que caían sobre el pobre muchacho...

Luego de cinco semanas en Rednal, pasamos las tres últimas semanas de nuestra instrucción en Montford Bridge, pequeña base satélite, perdida en la montaña.

Cuando el tiempo empezó a aclarar un poco, volamos sin interrupción. Ejercicios de formación de a tres, de a cuatro, de a doce aparatos, maniobras de alerta, de combate aéreo, de tiro, estudios de táctica, de identificación de aviones, de locución por la radiotelefonía, etc.

El frío era atroz. Vivíamos en chozas semicilíndricas de palastro ondulado, sin paredes aislantes, y el problema de las calorías resultaba difícil de resolver.

Con Jean Scott, el benjamín de nuestro equipo, que compartía una habitación conmigo, íbamos a "pedir prestado" carbón en un depósito vecino del ferrocarril.

Muy cuidadoso de su persona, era gracioso ver a Jean, un precario equilibrio sobre los hilos dentados, pasándome los bloques grasosos de antracita que sostenía con disgusto entre el pulgar y el índice de su mano cuidadosamente enguantada...

Luego venían las sesiones homéricas tratando de encender la minúscula estufa, que tenía la sobrehumana tarea de calentar nuestra choza. Se necesitaban litros de combustible –robados del camión cisterna– para despertar el entusiasmo desfalleciente del carbón húmedo y de la madera mojada.

Me acuerdo de la explosión, una hermosa tarde, de la estufa sobresaturada de vapores de combustible, que nos transformó en guerreros zulúes, de hermosos colores, a Jacques, Jean y a mí.

Pasamos el día de fin de año, calmo y un poco melancólico, en ese perdido rincón...

Luego llegó el día en que nos destinaron.

Commailles, Menuge y yo debimos partir para Turnhouse, en Escocia, reunirnos con el escuadrón 341, grupo de caza Francés Libre "Alsacia", que estaba en formación. Jacques, Jean y Aubertin partían para el 602 en Perranporth.

La suerte estaba echada y comenzaba la verdadera guerra.

¡Al fin!

EL ALSACIA

Tres jóvenes sargentos desembarcan en Edimburgo.

El mundo es de ellos.

No echan más que una distraida mirada a la Princesa del Norte, inundada de sol, que se ha adornado de un resplandeciente manto de nieve.

Están bien allí. Acaban de atravesar en diagonal toda Inglate · rra, del sudoeste al noreste.

Una agotadora noche en tren, con los cambios en la oscuridad, los empujones en los andenes húmedos, la bruma que aureola las luces tamizadas, el jadeo de las locomotoras, la multitud de los uniformes que se aprietan.

–The train for Leicester please? (1)

Embrutecidos por el ruido, arrastrando sus pesados "kit-bags", han buscado en vano un lugar en los compartimientos abarrotados donde la gente duerme los unos sobre los otros: olor a sudor, a suciedad, frío humo de cigarrillos...

Los vagones se estremecen. Luego se levanta en la sombra el la-

(1) –El tren para Leicester, por favor.

mento sincopado de las sirenas, angustiante.

–Air raid on! Lights please, lights please! (1)

El tren que frena bruscamente, el silbido del aire comprimido, el choque de los tacos que sacuden los viajeros atontados... las magras lucecillas que se extinguen.

Un cuarto de hora. Media hora. Una hora, de frío y de silencio.

Algunos relámpagos en el cielo. Un ronroneo lejano de motores. Resplandores vagos en el horizonte que recortan un instante siluetas de fábricas y de chimeneas...

Luego las sirenas.

–All clear! (2)

Un silbato, chirridos de cadenas enmohecidas, también sacudidas, la máquina que patina y arranca...

Impresiones ahogadas en una duermevela apurada y poco confortable.

Luego la fatiga desaparece por milagro. El autobús se detiene ante el cuerpo de guardia del aeródromo.

–Turnhouse– grita el conductor.

Los grandes hangares camuflados con bandas verdes y amarillas, las construcciones bajas del casino de oficiales, las barracas de madera de los **dispersals** esparcidas alrededor de las grandes pistas de pavimento que dividen en cuadrados la superficie de césped del terreno. Algunos aviones por aquí y por allá.

El jefe de guardia examina nuestros papeles, nuestros documentos, y nos hace escoltar hasta "Sarjeant's Mess".

Acogida más bien fría de parte del "Station Warrant Officer".

–French Squadron? I have not seen anybody yet! (2)

¡Diablos! ¿Será un grupo de caza fantasma? Empezamos a sentirnos desencantados.

Una camioneta nos deposita ante un gran edificio oscuro.

(1) –Incursión aérea. Las luces, por favor.

(2) – ¡Fin del alerta!

(3) – ¿Qué grupo frances? ¡No he visto a nadie todavía!

Silencio. Olor a moho. Un gran dormitorio vacío, camas de hierro, pequeños armarios grises. Ni un alma.

La llegada es desconcertante. ¿Dónde está el bar del escuadrón, cálido y animado, los camaradas ruidosos y alegres que nuestra imaginación nos mostraba recibiéndonos con los brazos abiertos?

– ¡Maldito sea! ¡No se puede dormir tranquilo aquí!

La voz nos sobresalta, muy francesa y parisina por su acento. Y en el otro extremo de la habitación, en un ángulo oscuro, se distingue una forma alargada sobre una cama, fumando un cigarrillo. Uniforme azul marino, botones dorados: ¡un francés!

Se levanta con desgano.

– ¡Pero es Marquis!

Nos miramos riéndonos. Los cuatro formamos el escuadrón 341.

Pasan los días y el grupo de caza "Alsacia" va tomando forma.

El comandante Mouchotte, uno de los primeros de la Francia Libre, va a ser nuestro jefe. Alto, delgado, moreno, de mirada penetrante, una voz seca que no admite réplica. La clase de hombre con quien uno se haría matar sin discutir, casi con placer.

Luego el teniente Martell, que será mi jefe de escuadrilla, un gigante rubio, ancho de hombros, de enormes pies, con manos de hada que manejan un Spitfire con un poder y una flexibilidad que jamás podrán ser igualadas en la R.A.F.

El teniente Boudier –Bubu– un pedacito de hombre tras una gruesa pipa, un corazón de oro. Es un as, y ya tiene siete boches en su haber. Dirige la segunda escuadrilla.

Luego vienen los pilotos, llegados de los cuatro rincones de Inglaterra, tras haber sido arrancados de Francia ocupada para venir a luchar. Una selección natural impuesta por la voluntad, por el patriotismo. De todas las clases sociales, pero una élite al fin.

De Bordas, tras un exterior alegre y descuidado, oculta el drama de la pérdida de su mejor amigo, abatido a su lado cerca de Dieppe. Bouguen –bretón cabezón; Farman, un nombre ilustre de la aviación francesa; Lafont, uno de los viejos del G.C.I. en Libia; Girardon, uno

de nuestros escasos oficiales activos, bromista, solapado; Roos, que oculta su timidez y su nobleza tras un aspecto rudo, Mathey, que ha atravesado los Pirineos en esquí para reunirse al Francia libre; Savary, el poeta del grupo, fino y cultivado; Bruno, burlón, experimentado piloto, Gallet, su amigo inseparable, también él con antigüedad en el G.C.I, en los tiempos heroicos de Siria; Pabiot, que viene de la Ile de France y quiere seguir luchando...

Poco a poco el equipo toma cuerpo. Siguen llegando sus integrantes.

De Mezillis, un bretón que ha perdido un brazo en el grupo Lorraine, en Libia, y que por un enorme esfuerzo de voluntad ha aprendido a pilotear con su brazo artificial; Béraud, el hombre serio del grupo, piloto aplicado y sensato, al que se consulta siempre antes de cometer una estupidez; Laurent, meticuloso, científico y entusiasta; Mailfert, el impagable, amante de la pirotecnia y de las bromas; Leguie, otro bretón, de flema inglesa; Raúl Duval, el de las evasiones sensacionales, metódico al extremo; Borne, buen compañero, eclipsado y discreto; el valiente Buiron –"Buibui y su pipa" para los amigos–, nuestro querido de Saxe, esqueleto ambulante con un coraje de hierro...

Un hermoso día, con un ruido de trueno, llegaron nuestros Spitfires. Nuestros mecánicos ingleses se apoderaron de ellos y nosotros los lustramos, las Cruces de Lorena aparecieron en los fuselajes, con las letras del 341, el Escuadrón N y L.

Bajo el enérgico impulso de Mouchotte, gracias a la experiencia de Martell y de Boudier, el equipo de amigos se convierte en una temible formación de combate. Los aviones vuelan sin detenerse: tiro, formación de combate, ejercicios de "dog-fight", repetición de alertas...

Los ingleses están aturdidos por esta rápida puesta a punto; gentilmente admiten que es una unidad fuera de serie, y un mes más tarde el grupo "Alsacia" es destinado a la escuadra de Biggin Hill. Es un honor cuyos alcances tal vez no advertimos totalmente. Biggin Hill, al sur de Londres, es la base que cuenta con mayor cantidad de victorias, y que está reservada a los grupos más selectos de la R.A.F.

Para dirigirnos hacia allí, seremos equipados con Spitfires IX, motor Rolls Royce 63, doble cámara de compresión, último grito de la técnica aeronáutica inglesa, parsimoniosamente distribuidas en algunas escasas unidades.

Para celebrar el acontecimiento como corresponde, ofrecemos una "fiesta" monstruo al personal de Turnhouse, desde el Capitán Guinnes, comandante de la base, hasta el último de los mecánicos.

Observo a Mouchotte, en un rincón, muy calmo y un poco melancólico. Sé lo que piensa. Se pregunta con amargura cuántos de los muchachos de su grupo sobrevivirán hasta la victoria. La muerte ya se ha hecho presente. Mezillis ha caido la última semana, cuando los de su Spitfire se han replegado en una picada. Commailles y Artaud, recién llegados, se aplastaron en los restos embrollados de sus aviones, durante un ejercicio de combate...

MI PRIMERA GRAN DEMOSTRACION SOBRE FRANCIA

Estamos todavía en **readiness**. (1)

Reina la calma en el sector de Biggin Hill, y la mañana se desliza con lentitud.

Bajo las alas de los Spitfires, húmedas de rocío, los mecánicos soñolientos, envueltos en sus abrigos.

Es difícil matar el tiempo. Mientras que en un rincón el fonógrafo deja oir una gangosa y machacona melodía, nosotros jugamos distraidamente al "monopole" con Martell, Mailferte, Girardon, Laurent, Bruno y Gallay. Afuera; bajo la ventana, Jacques y Marquis, cubiertos de grasa, adaptan un enorme motor a una carcaza de motocicleta que han encontrado Dios sabe dónde.

Suena el teléfono. Todos los rostros se levantan, inmovilizados.

—**Early lunch for pilots. There is a show on!** (2), grita el centinela desde su cabina.

Debe haber previsto un **sweep** muy importante para el medio-

(1) Estado de alerta.

(2) Servicio especial para los pilotos. ¡Hay una misión de prueba!

día, y nos preparan un servicio especial de comida para los pilotos que van a participar en él.

En seguida llega Mouchotte, ya prevenido, acompañado por Boudier.

—Martell, disponga su patrulla, usted abastecerá el Red 2 y Bubú el Red 3 y 4...

Nos apretamos alrededor de la mesa donde hay pinchados doce clavos a los cuales se engancharán doce siluetas de Spitfires recortadas en el pavimento, y cada una lleva un nombre.

El orden de batalla del grupo queda fijado luego de algunos minutos de deliberación de los dos comandantes de escuadrilla.

Comandante Mouchotte

Teniente Boudier	Sargento Bruno	Teniente Martell
Sargento Remlinger	Teniente Pabiot	Sargento Closterman
Subteniente Bouguen	Subteniente de Bordas	Lug. Beraud
Sargento Marquis		Sargento Mathey

Reserva: Sargento Gallay.

Murmullos y movimientos entre aquellos que se quedaron atrás.

Encuentro en Inteliggence Room (1) a las 12h. 30. Mouchotte parte con Martell y Boudier en su camioneta Hillman, mientras que el resto de los pilotos se precipita en el camión de la cantina.

Rápido almuerzo con los pilotos de la 611: sopa, salchichas, puré...

En la atmósfera planea al menos un poco de aprehensión. Para la mayoría de nosotros es la primera misión importante de guerra, y probablemente ésta nos adentre en la zona enemiga.

Siento una lancinante mezcla de curiosidad y de angustia. Deseo saber cómo reaccionaré frente al peligro, deseo un poco malsano de conocer el miedo, el verdadero miedo, el del individuo solo frente a la muerte. Y sin embargo, existe al menos, bien enraizado, el viejo escepticismo del ser civilizado... La rutina de los estudios, de los viajes confortables, las humanidades, la vida de ciudad, todo aquello, a decir verdad, deja muy poco lugar a la noción de peligro

(1) Sala reservada a la documentación y a los servicios de informaciónes.

mortal o a la prueba del coraje puramente físico...

Sin embargo quisiera penetrar en el fondo del pensamiento de ese canadiense de la 611, para quien ésta no es su primera misión. Pide con calma a la camarera W.A.A.P. (1) una segunda porción de puré mientras que apenas si logro tragar penosamente la mía. Y Dixon y Bruno, que discuten de football sin parar, ¿qué piensan ellos, qué hay en su fuero íntimo?

Es entonces que por asociación de ideas vuelve a mi memoria cierto día jueves en la Cruz Catelan.

Yo era el arquero del equipo de Notre-Dame de Boulogne, mi colegio. El centro delantero Albert de Mun, gran mocetón que pesaba sus buenos 75 kilos, se había deslizado entre mis zagueros distraidos. No había más que una solución para salvar mi arco: zambullirme entre sus pies...

Instintivamente, al menos, me arrojé, tendiendo mis brazos hacia la pelota. Luego, una fracción de segundo antes de tocarlo, me detuve de pronto.

Había tenido miedo de lastimarme con los clavos de los zapatos de mi adversario. Había tenido miedo y había hecho el tonto...

¿Debía temer entonces ese mediodía una reacción puramente física de esa clase?

Esta súbita visión me cortó definitivamente el apetito. Eran las 12h. 35.

—**Come-on chaps, Briefing!** (2)

Nos dirigimos en pequeños grupos silenciosos hacia el Intelligence Room.

Una primera habitación llena de fotos, de mapas, de butacas, de revistas técnicas, de publicaciones confidenciales del Ministerio del Aire. En un rincón una puertecita baja de acceso a la sala de **briefing**, en un nivel inferior.

(1) Women Auxiliary Air Force: Cuerpo femenino auxiliar de la RAF.

(2) ¡Vamos jóvenes! ¡Es la hora de la charla!

El ambiente oprime la garganta desde el umbral...

Primero el gran mapa de nuestro sector de operaciones, que cubre todo el panel del fondo tras el estrado: el sudeste de Inglaterra, Londres, el Támesis, la Mancha, el Mar del Norte, Holanda, Bélgica y Francia hasta Cherburgo.

En este mapa, una línea roja une Biggin Hill com Amiens, sube por Saint-Pol y vuelve a Dungeness via Boulogne: el itinerario de nuestra misión de hoy.

A empujones, los pilotos se amontonan en los bancos –sordo arrastrar de las suelas de las botas, crujido de las cerillas– se encienden los primeros cigarrillos en la punta de los dedos nerviosos...

Del techo cuelgan los modelos de los aviones aliados y alemanes.

Sobre las paredes están pinchadas fotos de Focke-Wulfs y de Messerschmitts 109 bajo todos los ángulos, con diagramas que indican las correcciones de tiro correspondientes...

Por todas partes están fijadas las consignas vitales de combate:

–El alemán está siempre en el sol.

–Espere para disparar a ver el blanco de sus ojos.

–No corra nunca tras un avión que haya alcanzado, otros lo atacarán a usted con seguridad.

–Más vale...

– ¡Atención! Es aquel que usted no vio el que lo va a bajar.

–No piense en su rubia. Si no ve venir el Focke Wulf que bajará a su compañero, usted es un criminal.

–Pare la radio, no perturbe las frecuencias.

–Si lo bajan en territorio enemigo, trate de escapar. Pero si lo apresan, cállese.

Los uniformes azul marino de los franceses cortan la masa gris de los trajes de combate de ingleses y canadienses, y sin embargo, son los mismos corazones que laten fraternalmente.

Ruido de frenos afuera, portezuelas que golpean... Voces confusas, todo el mundo se levanta.

El capitán de grupo Malan, DSO DFI (1) y los comandantes de vuelo Al Deere y De La Torre entran, seguidos de Mouchotte y de

(1) DSO: Distinguished Service Order. (Orden del Servicio Distinguido). DFC: Distinguished Flying Cross (condecoraciones británicas)

Jack Charles, el comandante de la 611.

Malan se adosa al muro, en un rincón; De la Torre y Deere suben al estrado.

–**Sit down chaps!** (1)

Silencio.

De La Torre toma la palabra y lee la FORM D con su monótona voz:

–Este mediodía la escuadra participa en el Circo N° 87. La hora H son las 13 h. 55.

Setenta y dos Forteresses Volantes deben bombardear el aeródromo de Amiwns Glissy.

A 16.000 pies, la escolta más próxima será de siete escuadras, o sea 18 grupos de Spitfires V.

El **wing** (2) de Kenley será la vanguardia y operará de 20.000 pies en la región del objetivo a la hora H menos cinco minutos, es decir a las 13 h. 50.

La cobertura media estará asegurada por los 24 Spitfires IX de West Malling, y las dos escuadras de Northolt; Spitfires IX, volando a 29.000 pies, cubrirán la operación.

Se han previsto dos diversificaciones.

Doce Typhoons escoltados por 24 Spitfires bombardearán en picada el aeródromo de Poix a la hora H menos 20 minutos, es decir a las 13 h. 45.

Doce Bostons escoltados por 36 Spitfires bombardearán a la hora H menos diez, los muelles de Dunkerque, luego de un simulacro sobre Gravelines.

Las diversificaciones tendrán por objeto distraer la **radio-location** (3) alemana durante la formación de los Forteresses, y dispersar –así lo esperamos al menos– los esfuerzos de los caza enemigos.

El **wing** de Biggin Hill deberá operar en la región de Amiens a partir de la hora H y cinco minutos, es decir, las 14 horas, para cubrir la retirada de los Forteresses hasta las 14 h. 10.

El orden de batalla de la Luftwaffe que nos concierne para esta

(1) – ¡Siéntense muchachos!

(2) Escuadra aérea

(3) Término británico para designar el radar.

operación es el siguiente:

Sesenta Focke Wulfs disponibles en Glissy, tendremos probablemente alrededor de 40 en el aire.

Ciento veinte Messerschmitts 109 F y FW 190 en Saint–Omer y Fort Rouge. Tal vez veamos algunos volviendo de Dunkerque o los Bostons los habrán atraído.

Los 40 FW 190 de Poix, despiertos por los Typhoons serán sin duda los primeros en intervenir sobre Amiens, pero cuando ustedes lleguen, ellos estarán a punto de partir con la escolta propiamente dicha.

Parece probable que vuestros adversarios directos sean los 60 Focke Wulfs de Rosier–en–Santerre, los de Glissy si pueden decolar antes del bombardeo inevitablemente vuestros viejos amigos los "Abbeville Boys", a los que volveréis a ver con agrado...

Estaréis controlados sobre el objetivo por Appledore, en la frecuencia C, indicativa de llamado Grass-Seed.

Zona os controlará en B hasta ese momento. En la frecuencia C, seréis la única formación, entonces no deberéis temer ninguna interferencia...

Voy a pasar la palabra a Wing Commander Deere, que será el conductor de la misión.

Con voz calma y mesurada, que contrasta con su figura de muchacho bromista y cabezón, Al Deere nos da entonces las últimas instrucciones de vuelo:

–Conduciré la 611, cuyo indicador será Gimlet. Mi indicador personal será Brutus.

–René conducirá la 341, indicativo Turban.

Decolaremos en formación de grupo por la pista Norte–Sur.

–Turban pondrá en marcha los motores a las 13h. 20. y a las 13h. 22. lo hará Himlet. Decolarán a las 13h 25. Haré una amplia órbita del aeródromo para que ustedes tomen bien sus posiciones, y a las 13h. 32, tomaré la cabeza.

Nos quedaremos en cero pies hasta las 13h. 50. luego treparemos a pleno gas de modo de pasar la costa a un mínimo de 10.000 pies, y volveremos a encontrarnos encima de Amiens, si todo va bien a 25.000 pies.

Durante la ida, Turban volará a 2.000 yardas a mi derecha. Desde el momento en que tomemos altura, Turban se mantendrá a 2.000

pies por encima de nosotros y ligeramente por detrás.

Una vez que estemos sobre Amiens, giraremos 90 grados a la izquierda y seguiremos a la cabeza 47 grados durante cinco minutos, a menos que Appledore nos dé otras instrucciones.

En principio, volaremos 25 minutos sobre nuestros depósitos suplementarios. Cuando les indique para largar: **"Drop your babies"**, tomaréis la formación de combate.

Un riguroso silencio de radio es obligatorio hasta esta señal. Vamos a volar al ras del agua durante 18 desagradables minutos para no ser encontrados por el radar alemán, no para que un cretino lo arruine todo por una charlatanería inútil. Si tenéis dificultades y queréis volver a la base, batid las alas, pasad sobre la frecuencia D, pero no os sirváis de ella a menos que estéis en peligro mortal. Sino, por amor de Dios, ¡callados!

Ahora algunos últimos consejos:

Si vuestro depósito suplementario no se desengancha a la señal, prevenid al jefe de patrulla y volved a entrar. Es inútil continuar con tal entorpecimiento. Pondréis en desventaja a todo el mundo, o entonces os arrastraréis y seréis abatidos con seguridad.

Señalad claramente la posición de los aviones sospechosos en relación a mí por medio del **Clock-Code** (1), hablad lentamente y con claridad dando vuestro nombre cifrado.

Si combatimos, hagan bloque, y si todo va mal, mantenganse por lo menos de a pares; es fundamental.

Que los números 2 no olviden nunca que son responsables de la cobertura de su número 1.

Hagan siempre frente al ataque.

Atención con el oxígeno.

La ruta en caso de accidente está a 317 grados. Si os perdéis en algún lugar de Francia y os falta nafta llamad **Zona** en la frecuencia B. A partir de la mitad de la Mancha, si estáis en dificultades, pero siempre en condiciones de volver a la base, prevenid a **Tramiline** en la frecuencia A. Si no podéis alcanzar la costa, saltad en paracaídas luego de haber llamado **Ayúdenme** en la frecuencia D con una trasmisión

(1) "Código del reloj". La posición de los aviones enemigos estaba indicada por referencia a las agujas de un reloj.

por **fix**. Siempre, se hará lo imposible para rescataros rápidamente.

No olvidéis de ramificar vuestro I.F.F. tan pronto como hayáis decolado, y verificad bien vuestro **colimater**.

Vaciad bien vuestros bolsillos.

Ajustemos nuestros relojes... son exactamente las 12 horas 51 minutos y 30 segundos... un... dos... tres... son las 12 horas 52 minutos cero segundos.

Bien, ¡abrid los ojos, buena suerte y buena caza!

Mientras Deere hablaba, los pilotos escribían las indicaciones fundamentales sobre la piel, en el dorso de la mano: horarios, cabeza de regreso, frecuencias de radio, etc...

Rodamos hacia la puerta y los camiones.

Hace un tiempo espléndido, y el sol, luego de tres días, se muestra más bello, a propósito.

En el **dispersal**, cada uno corrió a su casillero.

Vacío cuidadosamente mis bolsillos: nada de boletos de autobus reveladores, nada de sobres con dirección que puedan informar a los boches acerca del aeródromo.

Me quito el cuello y la corbata y los reemplazo por un pañuelo de seda.

Me pongo el grueso pullover reglamentario de lana blanca, y encima un chaleco de piel de carnero. Sobre mis zoquetes, me pongo las enormes medias de lana que me suben hasta la mitad del muslo; por encima el pantalón y sobre todo, mis botas forradas, donde deslizo a la derecha mi cuchillo de caza y a la izquierda mis cartas.

Cargo mi revólver reglamentario Smith & Wesson, cuya correa me paso por el cuello.

En los bolsillos de mi Mae-West tengo mi sobre de **"scape"** (1)

(1) Sobre que contenía 20.000 francos franceses, 5.000 francos belgas y 1.000 florines holandeses, destinado a facilitar la evasión de un piloto abatido en territorio ocupado.

y mi caja de víveres.

Mi mecánico viene a buscar mi paracaídas y el dinghy (1) para disponerlos sobre el asiento del avión, así como mi casco, cuyos auriculares conectará el electricista a la radio y la máscara con tubos de oxígeno.

13 h. 15.

Estoy ya instalado, sólidamente atado a mi Spitfire NL-B por medio de los breteles del arnés de seguridad. Ya he probado la radio, el colimater, y la ametralladora. He ajustado la máscara de oxígeno y verificado la presión de los tubos. Nerviosamente, he armado los cañones y las ametralladoras, y he arreglado el espejo retrovisor...

Tommy circula alrededor del avión, con un destornillador en la mano, cerrando sólidamente todos los paneles móviles...

Mi estómago me parece extrañamente vacío y lamento haber almorzado tan poco.

Todo se agita alrededor. A lo lejos, el coche de Deere se acerca a su avión, bajo la torre de control. Está vestido de blanco, y se desliza rápidamente en el cockpit.

Los bomberos se ubican sobre los escalones de la autobomba y los enfermeros en la ambulancia.

Se acerca la hora.

13 h. 19.

Un gran silencio envuelve el aeródromo inmovilizado.

Los pilotos fijan sus ojos en Mouchotte, que consulta el reloj.

A la derecha de cada avión, un mecánico inmóvil, con el dedo sobre el cortocircuito de las baterías auxiliares de arranque... Otro monta guardia cerca de los extintores descaperuzados, tendidos sobre el césped.

La hebilla de mi paracaídas, mal puesta, me molesta horriblemente, pero es demasiado tarde para arreglarla.

13 h. 20.

Mouchotte da un vistazo sobre los doce Spitfires, luego comienza a manipular sus controles. Ruido de carraca del arrancador... su hélice gira. Febrilmente, bajo los contactos.

(1) Balsa neumática de salvataje.

–**All clear? Switches ON!**

Ajustado como un reloj, mi Rolls-Royce arranca al primer llamado.

Los mecánicos se afanan, levantan las calzas, arrastran las baterías, ayudan a pivotear a los aviones...

El NL-L del comandante rola ya hacia el extremo norte del terreno.

13h. 22.

Los motores de la 611 giran, y los doce Spitfires comienzan a alinearse en una nube de polvo alrededor del avión de Deere.

Nos alineamos detrás de él, en orden de batalla. Tomo lugar, ala con ala con Martell.

Transpiro.

13h. 24.

Los 26 aviones están listos. Los motores giran con lentitud, las alas brillan al sol. Los pilotos ajustan sus anteojos y aseguran los breteles de seguridad...

13h. 25.

Una espiral blanca parte de la torre de control. El brazo de Deere se levanta, y los 13 aviones de la 611 se sacuden. A su turno, Mouchotte levanta su mano enguantada, y abre lentamente los gases...

Los ojos fijos sobre la cola del avión de Martell, con la mano húmeda, lo acompaño. Las colas se levantan, los Spitfires comienzan a rebotar torpemente sobre sus trenes de aterrizaje... las ruedas suben, hemos despegado.

Bloqueo el elevador del tren, reduzco los aceleradores, ajusto el paso de la hélice.

Pasamos como una tromba por encima del camino que rodea la base. Un autobús se estaciona y los viajeros están en las portezuelas.

Conecto el tanque suplementario y cierro el paso de los tanques principales.

Nerviosamente mantengo mi formación, golpeando los comandos.

Los Spitfires se deslizan hacia el sur al ras de los árboles y de las casas, en un rugido de trueno que inmoviliza a la gente en las calles, en su lugar...

Saltamos una colina arbolada, y sin transición, vemos el mar, las

olas sucias orladas de espuma, dominado a la izquierda por el promontorio de Beachy Head...

Una línea azul de bruma en el horizonte, es Francia, y a dos o tres metros del agua, nos hundimos.

Recibo al pasar impresiones desordenadas, pero que se grabán profundamente en mi memoria...

Un guardacostas británico, cuyo equipo hace señales, una garita del Air Sea Rescue (1) en alerta, que se balancea suavemente a nivel de las olas, rodeada de una nube de gaviotas...

Con el rabillo del ojo, vigilo el motor, presión y temperatura normales... Enciendo el colimater.

Un avión de la 611 bate alas, vira y vuelve hacia Inglaterra tomando altura, sin duda una dificultad de motor...

13h. 49.

Escucho en la radio, muy lejanos, gritos y palabras que provienen de los grupos de escolta próximos, y de pronto, muy claro, un triunfante:

–I got him! (¡Lo tengo!)

Comprendo entonces, con un estremecimiento en el corazón, que allí adonde vamos ya están luchando.

13h. 50.

De un golpe de ala, los 24 Spitfires se levantan y trepan hacia el cielo, enganchados a su hélice, 1.000 metros por minuto.

¡Aquí está Francia!

Una línea de acantilados blancos emerge de la bruma, y a medida que tomamos altura el horizonte retrocede... El estuario de la Somme, la banda estrecha de arena al pie de los acantilados coronados de verde, las primeras praderas, el primer pueblo enterrado en un valle, en la esquina de un bosque...

15.000 pies.

¡Mi motor corta de golpe, y mi Spitfire hace una caída brutal!

Con el corazón entre los dientes, sin aliento, reacciono instin-

(1) Dispositivo para el rescate de los pilotos de la RAF caidos en el mar.

tivamente abriendo mis tanques de nafta principales. El suplementario está vacío.

Comprendo, con las rodillas temblorosas, que por mi falta de experiencia he utilizado demasiada potencia para mantener mi posición de patrulla, y mi motor, proporcionalmente, ha utilizado demasiada gasolina...

Un segundo de espera, un nuevo contacto y el motor vuelve a conectarse. A pleno gas, me uno a mi sector...

–Brutus aircraft, drop your babies! (1)

Es la clara voz de Al Deere que resuena en los auriculares. Nos ordena largar los tanques auxiliares.

Todavía tembloroso, tiro de la palanca rogando a Dios que el mecanismo funcione... una sacudida... un viraje de costado... los veinticuatro tanques caen en molinete.

–Hello Brutus, Zona calling, go over Channel C. Charlie! (2)

–Hello Zona, Brutus answering. Channel C. Over!

–Hello, Brutus, Zona out!

Oprimo el botón C del tablero selector de ondas. Un chirrido, y la voz de Squadron Leader Holmes, el famoso control de Grass Seed.

–Hello Brutus Leader, Grass Seed calling. There is a plenty going on over target. Steer 096o, zero, nine, six. There are 40 plus bandits 15 miles ahead, angels 25, over to you!

–Hello Grass Seed. Brutus answering, steering 096°. Roger out (3)

(1) –Aviones de Brutus, arrojen sus bebés. Esta era la frase en código que significaba la orden de arrojar los tanques auxiliares.

(2) – ¡Hola! Brutus, te llama Zona. Pasa sobre la frecuencia C. Charlie!

– ¡Hola! Zona, Brutus te contesta. Frecuencia C. ¡A ti!

– ¡Hola Brutus. Zona corta.

(3) – ¡Hola! Leader Brutus, Grass Seed te llama. Hay un gran tumulto sobre el objetivo. Sigue a la cabeza 096°, cero, nueve, seis. Hay alrededor de 40 boches, quince millas delante de ti, altitud 25.000 pies. ¡Hacia ti!

– ¡Hola! Grass Seed, Brutus te contesta, soy la cabeza 096°. Comprendido, corto.

Mouchotte nos pone en formación de combate:

– ¡Hola Turban! ¡En formación de combate!

Las tres secciones de cuatro Spitfires se separan.

Por debajo, a mi derecha, los Gimlets hacen otro tanto.

– ¡Aviones de Brutus, abrid los ojos!

– ¡Abramos los ojos!

¿La guerra es esto?

–Atención Brutus. Grass Seed te llama. Tres bandas de 20 boches convergen hacia ti por arriba.

La voz de Holmes me hace sobresaltar... y de pronto Martell que se engancha:

– ¡Atención, Brutus! Amarillo 1 te llama. ¡Cadenas de humo llegan a las tres (a 90 grados a la derecha).

Entrecierro los ojos, y de pronto veo las estelas que traicionan a los boches, que comienzan a converger sobre nosotros desde el sur y el este...

¡Mi Dios, qué rápido se acercan! Levanto el seguro de los cañones.

–Brutus llama a todos, mantengan los ojos sobre ellos y trepen a toda velocidad.

Empujo la manecilla de los gases, hélice a paso fino, y me acerco instintivamente al Spitfire de Martell...

Me siento muy solo en el cielo que de pronto se ha vuelto hostil.

–Brutus los llama. ¡Abran los ojos y prepárense a separarse hacia la izquierda. ¡Los bastardos están justamente encima!

Mil metros por encima de nuestras cabezas, un tenue encaje comienza a rasgarse, y ya se ven brillar las finas siluetas cruciformes de los caza alemanes.

¡Aquí están los boches!

Estoy fascinado –mi garganta se aprieta– los dedos de mis pies se crispan en las botas. Me ahogo en mi caparazón de cinturones, breteles, hebillas e hilos...

–Turban, sepárate a la derecha!

¡Boudier ruge la orden de desprenderse!

En un claro, veo las insignias del Spitfire de Martell surgir ante mi. ¡Hago bascular con todas mis fuerzas el avión, coordinola sobre-

potencia y estoy en su estela!"

¿Dónde están los boches? No me atrevo a mirar hacia atrás, y viro desesperadamente, atado a mi asiento por la fuerza centrífuga, pegado a Martell que gira cien metros delante de mí...

– ¡Gimlet, ataca a la izquierda!

Me siento perdido en este alboroto...

–**Turban Yellow two beak!**

¿Yellow two? ¡Pero soy yo!

Con un furioso golpe de pie al pedal desengancho mi Spit y una agria náusea de miedo me penetra los dientes.

Regueros rojos danzan delante de mi parabrisas...

... Y veo mi primer boche!

Lo identifico en seguida: es un Focke Wulf 190.

¡Dios mío, conozco todos sus ángulos, en las fotos he aprendido todos sus planos!

Después de haberme arrojado una ráfaga, enfila sobre Martell.

¡Sí, es uno de ellos, con las alas cortas, el motor en forma de estrella, la larga cabina transparente de una sola pieza, el timón de dirección cortado en ángulo recto! Pero en las fotos faltaba la vibración de los colores, el vientre amarillo pálido, el dorso gris verdoso, las grandes cruces negras bordeadas de blanco, las fotos no pudieron darme el estremecimiento de las alas, la silueta alargada, afinada por la velocidad, su estabilidad de vuelo con la nariz baja...

Toda la desenfrenada zarabanda de los Spitfires parece haberse desvanecido en el cielo –ya no existen–, mi número 1 ha desaparecido.

Tanto peor, no quiero perder mi Focke Wulf. Ya no tengo miedo.

Las imágenes se superponen incoherentes...

Tres Focke Wulfs agitando las alas...

Huellas que se encabalgan por todas partes...

Un paracaídas que flota como una bocanada de humo en el cielo azul.

Yo me encojo, apretando el mango del control con las dos manos contra el vientre, arrojado en una interminable espiral ascendente, a todo gas...

–**Look out!... Attention! Break!** los gritos se entrecruzan en

los auriculares. Quisiera comprender, tomar una orden, un consejo...

Otro Focke Wulf, con las alas iluminadas por las sacudidas enceguecedoras de los cañones que tiran –los regueros gris sucio de los caños de escape– los hilos blancos de vapor en el extremo de los planos cuadrados...

No puedo distinguir sobre quién o sobre qué tira.

Se separa –vientre amarillo, cruces negras–, pica y cae del cielo como un proyectil... lejos, por abajo termina borrándose en el vapor del paisaje.

Otro más, a mi nivel. Vira hacia mí. ¡Atención! ¡Hacerle frente!

Una voltereta seca y sin saber cómo estoy sobre la espalda, el dedo sobre el gatillo, sacudido hasta la médula de los huesos por el gruñido de mis cañones que arrojan cortas llamas...

Todo mi universo, todas mis fuerzas se cristalizan en un solo pensamiento:

¡Debo mantenerlo en mi **colimater**!

– ¿Y la corrección?, no basta. Debo estrechar mi viraje, más, un poco más...

Nada que hacer.

Pasó, pero mi dedo se apoya convulsivamente sobre el disparador... tiro sobre el vacío.

¿Dónde está?

Me enloquezco. Atención. "El boche que usted no ha visto es el que lo bajará".

Las pulsaciones de mi corazón desenfrenado resuenan en mi vientre, en mis sienes cubiertas de sudor, en mis corvas...

Aquí está otra vez, ya lejos, pica... yo tiro... ¡fallé! Fuera del blanco. Rabioso, me obstino... todavía una última ráfaga... mi Spitfire vibra, pero el Focke Wulf es más rápido y desaparece indemne en la bruma...

El cielo de pronto está vacío... no hay más aviones... como por encanto. Estoy absolutamente solo...

Un vistazo al combustible: 35 galones. Hay que volver.

Son apenas las 14h. 15.

– ¡Hola! Turban amarillo 2, Amarillo 1 te llama. ¿Cómo estás?

Es la voz de Martell, muy lejana...

– ¡Hola! Amarillo, Amarillo 2 te responde, estoy bien y regreso a la base.

Me dirijo hacia los 320 grados, en ligera picada, hacia Inglaterra.

Un cuarto de hora más tarde, sobrevuelo las amarillas arenas de Dungeness.

Llego al circuito de Biggin Hill. Hay Spitfires por todas partes, con el tren bajo...

Me deslizo entre dos secciones y aterrizo.

Volando hacia el dispersal, veo a Tommy, con los dos brazos levantados, que me hace señas y me indica mi lugar en el parking.

Detengo el motor y corto los contactos.

El silencio me resulta aturdidor. Es una curiosa sensación el poder escuchar de nuevo las voces no deformadas por la radio.

Tommy me ayuda a quitarme los breteles. Salto a tierra, las piernas blandas y anquilosadas.

Martell llega a grandes trancos y me agarra por el cuello.

– ¡Aquí está el pequeño Cloclo, nos creimos que lo habían pasado!

Nos reunimos al grupo que rodea a Mouchotte cerca de la puerta.

– ¡Hola, Cloclo! ¿Has visto a Béraud?

Parece que a Béraud lo han bajado.

El avión de Bouguen ha recibido dos obuses de 20 mm. La 611 ha bajado dos Focke Wulfs. Mouchotte y Boudier han dañado seriamente uno cada uno...

Me siento ahora voluble y excitado, cuento mi historia, me siento ligero, como aliviado de un gran peso...

¡He hecho mi primer gran "sweep" sobre Francia y acabo de volver!

A la noche, en la cantina, un rey no me hubiera llegado a la suela de los zapatos.

PRIMERAS VICTORIAS

Un día todavía para sentir la pólvora. El almuerzo es despachado a gran velocidad.

Briefing a las 14h. 30.

Es la tarde, nuestro objetivo, el aeródromo de Triqueville, que será bombardeado en gran estilo por dos oleadas de 72 Marauders.

Triqueville, cerca de Le Havre, es el nido de una de las mejores escuadras boches de caza, la famosa Richtoffen de las "narices amarillas"...

Según nuestros informes, han sido recientemente equipados con el último modelo de Focke Wulf –el 190 A-6–, provisto de un motor más poderoso, y de timones especiales que les permiten girar más rápidamente.

Los Richtoffen son todos pilotos seleccionados. Admirablemente dirigidos por uno de los grandes ases de la Luftwaffe, el mayor von Graff; se han especializado con sus nuevas máquinas y con mucho éxito, en el ataque de nuestros bombarderos diurnos.

Hemos ensayado antes tratando de bombardearlos en tierra, de arrasar su terreno. Pero cada vez que se trataba de lograrlo, despegaban tranquilamente antes del bombardeo, y aterrizaban en una de las

tres bases de reserva. Evreux-Fauville, Beaumont-le-Roger o Saint-André.

La comedia ha durado cuatro meses, y la RAF quiere terminar con ella hoy, con el añadido de que el Q.G. americano de los Marauders ha anunciado que rechazaría cualquier misión en ese sector, si no lo desembarazábamos de los Richtoffen...

Hoy, entonces, Triqueville y los otros tres "refugios" serán bombardeados simultáneamente.

En cuanto a nosotros, en el caso en que ya estén en el aire, deberemos cruzarlos a cualquier precio y darles una buena lección.

Veremos... Sin duda será un gran lío.

En el **dispersal**, me espera una decepción: no estoy en el tablero del **"sweep"**. Hago una escena, reclamo por esta injusticia, me enojo... una comedia completa.

Como es un buen tipo, y también por mantener la paz, Martell se conmueve y me designa número 2.

Tengo mala suerte. Apenas dejamos la costa inglesa mi tanque suplementario corta —probablemente se trata de un **"vapour–lock"** en los tubos de combustible.

¡Diablos!, sé muy bien que esta aventura puede llevarnos muy lejos al sur de Le Havre, hasta Rouen o Evreux. Después del combate, si lo hay, corro el riesgo de quedarme corto de carburante.

¡Tanto peor, al diablo la sensatez, yo me quedo!

El canal de la Mancha está cubierto de bruma, pero, por arriba de los 1.000 metros, el tiempo es espléndido. Ni sombra ni nubes. Ya a medio camino entre Le Havre y Rouen podemos distinguir bajo un colchón de neblina el Sena que ondula como una gruesa serpiente de plata.

Rompiendo el silencio, la voz del control se oye muy excitada en la radio.

—¡Hola! Turban, Donald el pato y sus muchachos han despegado y trepan mucho. No puedo dar todavía informaciones precisas.

Donald Duck es el nombre cifrado atribuido a Von Graff. Un humorista del servicio Y ha debido denominarlo así, parece, porque habla con la nariz como su homónimo, el pato de Walt Disney.

El viejo zorro conoce su juego, y sabe que la mejor respuesta es atacar. ¡Los Marauders, si los dejamos deslizarse entre nuestros dedos, todavía van a disparar sobre cualquier cosa!

Mouchotte, conductor hoy del Wing, se muestra, como de costumbre, dueño de sí mismo.

—OK Zona, he recibido y entendido tu mensaje... y se dirige a nosotros: ¡Turban y Gimlet, abran los ojos!

Con cierta ansiedad me doy cuenta de que Martell, conduciendo nuestro sector, se separa insensiblemente del resto del grupo, y comienza a subir. Pronto, el resto de los Turbans se nos aparecen como una serie de puntitos brillantes perdidos en el azul del cielo.

—¡Sector amarillo, aproxímense un poco!

Mouchotte, llamándonos al orden, es interrumpido por un grito de los Gimlets que vuelan mil metros por encima de nosotros, hacia la derecha:

—¡Por amor de Cristo, sepárense, Gimlet!

Es el viejo Pato Donald, que ha esperado que pasemos, escondido en el sol, con su banda de piratas... Ha podido jugar una mala pasada a la 611, y solamente por casualidad uno de los neocelandeses los ha visto llegar. Nos ha avisado, y todo el mundo ve cómo desciende a una velocidad de 700 por hora...

Todo ocurre en un abrir y cerrar de ojos.

En socorro de la 611, Mouchotte realiza un viraje repentino con sus sectores Azul y Rojo para llevarles ayuda.

Así es como nos encontramos aislados a 1500 metros por debajo del tumulto principal.

Martell nos hace doblar a la izquierda y subimos para tomar parte en la batalla.

De pronto veo una docena de Focke Wulfs que cae desde el sol en línea recta hacia nosotros...

—Focke Wulfs a las 11 horas, Amarillo.

Conducidos por un magnífico F.W.-190 A-6 completamente pin-

tado de amarillo, lustrado y brillante como una alhaja, los primeros se alinean sobre nosotros a la izquierda, a menos de cien metros y giran en nuestra dirección...

¡Veo muy claramente, en sus largas cabinas transparentes, las siluetas de los pilotos alemanes inclinados hacia adelante!

– ¡Adelante, Turban, ataquen!

Martell se ha metido ya en la formación enemiga. Yellow 3 y Yellow 4 pierden de inmediato contacto y nos dejan en medio de un torbellino de narices amarillas y de cruces negras...

Ni siquiera tengo tiempo, esta vez, de tener miedo. Aunque mi estómago se crispa, una excitación frenética me sube a la garganta. Es todo un gran tumulto, y pierdo un poco la cabeza. Sin darme cuenta lanzo incoherentes gritos de piel roja balanceándome rudamente en mi Spitfire...

Ya un Focke Wulf se separa, arrastrando detrás una espiral de humo negro, y Martell, que no pierde tiempo, está cerca de otro. Me esfuerzo en colaborar siguiéndolo en un cubrirlo, pero está lejos delante de mí, y tengo que imitar sus piruetas y acrobacias.

Dos boches se deslizan en pinza sobre su cola. Abro el fuego sobre ellos anunque estén fuera del blanco; fallo, pero los obligo a separarse hacia mí... ¡Es mi oportunidad!

Hago una rápida candela, un medio tonel, y antes de que puedan completar los 180 grados de viraje estoy –bien ubicado esta vez– detrás del segundo.

Una ligera presión sobre el pedal y lo encuadro en la mira. Creo apenas en mis ojos, es una fácil corrección a menos de 200 metros de distancia...

Rápidamente disparo mis cañones.

¡Milagro! Se ilumina de explosiones su fuselaje. Mi primera ráfaga ha dado en el blanco, y duramente.

El Focke Wulf se incendia. Largas llamas intermitentes se escapan de sus tanques reventados, alcanzando el fuselaje. Aquí y allí, se destacan algunos fulgores incandescentes en el pesado humo negro que envuelve el aparato...

El piloto alemán se arroja a un viraje desesperado. En el aire frotado por el extremo de sus alas, dos finos hilos blancos de vapor comienzan a formarse...

De pronto el Focke Wulf estalla como una granada. Un gran resplandor, una nube negra, los restos dan vueltas alrededor de mi aparato. El motor cae como una bola de fuego. Una de las alas arrancadas por la explosión baja más lentamente, dando vueltas sobre sí misma, mostrando alternativamente su concavidad amarillo pálido y su exterior verde oliva...

Aúllo mi alegría en la radio, como un chico.

– ¡Hola! ¡Amarillo 1, Turban amarillo 2 te llama, he bajado a uno, le he dado en el blanco!

Pero el cielo está lleno ahora de Focke Wulfs que me rozan, me asaltan por todos lados en un verdadero fuego artificial...

No me sueltan; pases frontales, tres cuartos por detrás a la derecha, a la izquierda...

Mi cabeza comienza a doblarse, los brazos me duelen. Me siento agotado, pues maniobrar a 700 por hora un Spitfire cuyos comandos se inmovilizan por la velocidad es un trabajo extenuante... ¡Sobre todo a 8.000 metros de altura!

Tengo la impresión de ahogarme en mi máscara, y regulo el oxígeno en "emergencia". Todo es un gran latido del corazón que golpea en mis sienes húmedas, en mi pulso y en mis tobillos...

Mi Spitfire aguanta el golpe valerosamente; se hace uno conmigo como un caballo de batalla bien dirigido, y el motor da el máximo... Bendigo a Rolls-Royce, a todos los ingenieros y los obreros que han diseñado, construído, armado con amor esta enorme pieza de relojería mecánica...

Luchando lo mejor que podía, economizando mis municiones, tiro sobre los Focke Wulfs que pasan a mi alcance.

Con el rabillo del ojo, veo a Martell que arregla cuentas a un segundo boche, cuyas insignias se destacan...

Mis maniobras un poco locas me llevan a la vertical de un Focke Wulf sobre el cual pico a muerte, sin ocuparme de ningún otro...

Lo veo crecer en mi visor, de plano, con sus alas cortas, su motor con capote amarillo y su fuselaje que se afina hacia los comandos. A través de la cabina vítrea, entreveo la mancha clara del rostro del piloto levantada hacia mí...

Dos cortas ráfagas y logro la buena posición de tiro. La cabina vuela en pedazos, y mis proyectiles destrozan el fuselaje hasta poco

detrás del piloto...

Arrastrado por mi velocidad, llego justamente sobre él. Instintivamente, empujo la palanca hacia adelante, me golpeo atrozmente la cabeza contra el parabrisas blindado pero evito por un pelo el choque...

Recuperado brutalmente de mi picada, veo a mi boche que se desliza planeando, sobre el dorso, con una chorrera de humo negro que sale del motor... Una silueta oscura se desprende de la carlinga, gira en el aire, sigue un instante al avión como ajustada a él por una bisagra invisible... y de pronto veo la gran flor ocre de un paracaídas que se expande, clavada sobre el lugar, mientras que el Focke Wulf continúa su última trayectoria...

Estoy anonadado. ¡He bajado dos boches! ¡Dos boches!

Estoy exultante de orgullo y tiemblo a la vez de espanto contenido con los nervios deshechos...

¿Y Martell? ¿Qué le ha ocurrido? Todavía va a creer que yo lo he dejado caer.

El cielo está vacío. Aunque ya comience a habituarme a él, el fenómeno de la desaparición instantánea de todos los aviones me sorprende una vez más.

Tal vez disgustados, los Focke Wulf pican hacia su base y se confunden tres mil metros más abajo con el paisaje...

¡Todos... salvo uno!

Al levantar la cabeza veo, por encima de mí, un Spitfire –probablemente el de Martell– y el famoso Focke Wulf amarillo. Toda la gama de posibilidades de la alta escuela del aire pasa por allí. Es fascinante. Virajes de Immelman, toneles desenganchados... pero sin ganar un punto de ventaja el uno sobre el otro. De pronto, juntas, como si estuvieran de común acuerdo, se separan y se atacan de frente. Es la locura... El Spitfire y el 190 haciendo fuego con todas sus armas, se hunden uno sobre el otro. El primero que se aparte está perdido, pues expondrá sin remisión su aparato a los proyectiles del adversario.

Con el aliento detenido, veo el instante en que el choque parece

inminente al Focke Wulf temblar, conmovido por el choque de los obuses, y luego deshacerse de un solo golpe.

El Spitfire, milagrosamente indemne, pasa en medio de una lluvia de despojos en llamas que caen...

Martell y yo volvemos juntos, pero tengo muy poco combustible y tengo que hacer escala en Shoreham para reabastecerme. Estoy todavía tan nervioso y excitado que por poco mi aterrizaje no termina en una catástrofe. El terreno es corto para un Spitfire IX, y me veo obligado a frenar violentamente, casi desprendiendo mi tren...

Ruedo hasta el camión cisterna cerca del control, corto los contactos y salto a tierra, con un aire de superioridad, como si se pudiera leer en mi rostro que acabo de abatir dos aviones enemigos...

Desde la torre de control del aeródromo, no puedo resistirme al placer de telefonear a Biggin Hill, un poco para prevenirlos que estoy sano y salvo, y mucho por la satisfacción de anunciar, con negligencia (todo ello mientras lanzo un discreto vistazo sobre los presentes).

–... ¡Oh, a propósito, acabo de bajar dos Focke Wulfs!

Tal vez sea un poco infantil, pero no resulta del todo desagradable.

Es casi con recogimiento que ejecuto mi primer "tonel" de victoria por encima del dispersal.

Martell confirma mi primera victoria: ha visto al Focke Wulf incendiarse. Mi segunda hazaña será sin duda registrada por las fotografías.

No duermo en toda la noche, y enveneno a todo el mundo en la cantina de los sargentos con la historia mil veces repetida de mi combate.

Este encuentro ha sido un éxito para el grupo "Alsacia". Boudier ha bajado un boche, y Mouchotte y Bruno han tirado sobre otro juntos. Mouchotte, muy fino, lo cede a su número 2.

La 611, por su parte, ha abatido tres. Milagrosamente, salvo 7 aparatos dañados, no hemos perdido a nadie.

La noche del 27 de julio recibimos un telegrama:

"A los muchachos del "Alsacia" y del 611 punto nueve victorias sin ninguna pérdida es un hermoso resultado punto continúen punto. Winston Churchill."

Para completar el cuadro, nos enteramos tres días más tarde que la radio alemana ha anunciado que el mayor von Graff, condecorado con la Cruz de Hierro con espadas, hojas de roble y diamantes, ha sido herido durante un heroico combate contra una fuerza enemiga muy superior en número...

Luego de esta confirmación de la victoria de Martell sobre el Focke Wulf amarillo, el pobre debe pagar un número impresionante de vueltas a todo el mundo.

EL COMANDANTE MOUCHOTTE SE VA...

27 de agosto de 1943.

¡La tercera misión de la jornada!

En Biggin Hill hace un calor sofocante.

El **briefing** ha tenido lugar después del té. Va a ser sin duda un **sweep** interesante:

Cuatro oleadas de sesenta Forteresses Volantes, cada una debe bombardear con 20 minutos de intervalo un bosque al sudoeste de Saint-Omer. Una división blindada alemana habría sido descubierta durante una maniobra.

Nuestro **wing** debe solamente escoltar a la primera formación de bombarderos norteamericanos. Es decir, 24 Spitfires en total (12 del 341 y 12 del 485 neocelandés).

Como escolta es poco. Los estrategas del "Grupo Once" deciden que la Luftwaffe no tendrá tiempo material de concentrarse sobre el primer **box** (1) y el grueso de la gresca tendrá lugar probablemente

(1) Nombre dado a una formación de Forteresses Volantes en forma de caja.

con la segunda y tercera oleadas, que estarán fuertemente escoltadas...

En la operación participan los dos grupos de Spits XII de Tangmere, ocho grupos de Spits VB, los **wings** de Hornchurch y de Kenley, así como un grupo de Spits VI –el 117– que nos seguirá directamente a buena altura.

Catorce grupos de Thunderbolts de la octava armada aérea americana deben participar igualmente, en la reserva, de la operación.

El tablero da los últimos detalles. Soy el número 2 del comandante Mouchotte. Arranque de los motores a las 18h. 03. Partida y despegue a las 18h. 05 hacia Hardelot, donde debemos encontrar a las 18h. 40 a los Forteresses volando a 18.000 pies de altura.

Mi viejo NL-B se encuentra junto al NL-L, el del comandante.

Todo está preparado ya, mi paracaídas en el ala, mi casco colocado a la manga y mis guantes sujetos sobre la palanca de timón y el control de la hélice.

Me instalo. Un último vistazo a los instrumentos. Tommy desliza su brazo en la cabina para poner el contacto de la fotoametralladora. Todo está listo: la temperatura del aceite a 40 grados, el radiador a 10 grados y los **fletners** en posición. Pruebo el visor.

Es un día pesado, y encerrado en mi Mae-West por las correas del paracaídas y los breteles de seguridad, me ahogo.

El comandante Mouchotte comienza a encaminarse. Por primera vez desde que lo conozco se ha puesto, por encima de su pullover blanco, su uniforme. Escucho a Pabiot que se lo menciona al pasar.

–¡Ah!– le responde Mouchotte riéndose–, nunca se sabe, hay que estar preparado para terminar elegante...

Seis horas menos dos minutos. Veo su silueta demacrada deslizarse en la cabina, y antes de colocarse el casco y la máscara de oxígeno, me hace la señal con el pulgar en el aire: signo de la mano que indica que todo va bien, acompañado de su irresistible sonrisa, a la vez amigable y animosa...

18h. 03. Ruido de trueno, los motores arrancan unos tras otros...

Apenas cruzo el canal, siento que las cosas van mal.

–¡Rápido, Turban, los muchachotes van a aparecer de un momento a otro!

¡Bueno, bueno! Los estrategas se han equivocado. No solamente los boches reaccionan, sino que también los Forteresses, retrasados crónicos, están cinco minutos adelantados. Giran en redondo desesperadamente, entre Boulogne y Calais, no atreviéndose a comprometerse más sin su escolta.

Aceleramos, 2.600 vueltas y más 6 de **boost**, y subimos.

Veo por fin los Forteresses a lo lejos, en impecable formación, como es habitual. Nada de anormal a primera vista, a no ser la pirámide de **flack** que se levanta de Boulogne.

El control comienza a perforarnos los nervios:

–25 boches sobre Anneville a 15.000 pies, subiendo.

–Otros 30 más sobre Saint-Omer, a 20.000 pies, cabo oeste.

–Más de quince, 10 millas al sur de Hardelot. No tienen altura.

–Más de cuarenta a cinco millas de los muchachotes, 25.000 pies, preparándose a atacar.

¡Toda la Luftwaffe está en el aire hoy! ¡Esto va a arder!

Estamos casi en la vertical de Gris-Nez, a 22.000 pies, cuando de pronto veo a los boches.

Una treintena de Focke Wulfs, ochocientos metros por encima de los Forteresses, en fila india, comienzan a picar, dos a dos, y la masa de los bombarderos se ilumina con mil puntos de fuego: proyectiles explosivos boches que tocan o ametralladoras Colt que responden.

Más alto, perdido en la luz, se adivina una multitud de Focke Wulfs descubiertos de tanto en tanto por el brillo súbito de una ala cruzando el sol.

Fríamente, como en un ejercicio, Mouchotte comienza a dar órdenes:

–**Come-up Gimlet Squadron!**, dirigiéndose a la 485, a la que ubica de modo que nos cubra a un lado del sol...

–**Turban and Gimlet drop your babies!**

Pasamos a usar los tanques principales de combustible y nos desembarazamos de los suplementarios.

Todo está listo para la batalla. De un golpe de pulgar levanto el gatillo de seguridad de los cañones y giro el contacto del **colimater**.

Una corriente eléctrica parece animar la escuadrilla, y los doce

Spitfires comienzan a agitarse, a balancear las alas y a patinar a derecha e izquierda.

Todo el mundo abre los ojos.

¡En la radio, comienza el pánico!

– ¡Hola! Turban, seis aviones a las nueve, por encima.

– ¡Hola! Turban. Amarillo 1 te llama, alrededor de 10 F.W. a las cuatro, por encima.

Es la voz tranquila del capitán Martell. Se advierte que goza pensando en la gran gresca que se aproxima.

Estamos ahora a unos buenos treinta kilómetros en el interior de Francia. A la izquierda y hacia abajo, los Forteresses están envueltos en una masa confusa de Focke Wulfs, alrededor de un centenar.

Tanto peor para ellos, no se puede hacer nada.

Sin nosotros, serían doscientos. ¡No hay más respeto a nuestra presencia! ¡Pero no por mucho tiempo!

– ¡Sección roja de Turban, sepárese a la izquierda!

El aullido en los auriculares me perfora los oídos. Un vistazo a la izquierda me muestra una avalancha de veinte a treinta FW 190 que ruedan desde el sol. Los tres primeros ya están a 800 metros de mí, de mi cola...

– ¡Escuadrón Turban, 180 grados a la izquierda, pronto!

Un boche abre fuego; los proyectiles pasan a quince metros de mis extremidades de planeo. Decididamente, muy poco acertado.

Abro el acelerador a fondo, tiro desesperadamente del mango para seguir a Mouchotte que ejecuta un viraje subiendo casi en vertical.

He maniobrado demasiado bruscamente. El motor corta durante un precioso segundo y me quedo, la nariz en el aire, mientras que los primeros boches comienzan a desfilar ante nuestras secciones como bólidos...

Con un brusco arranque, mi motor vuelve a andar, pero es demasiado tarde, he perdido ya contacto con mi sección, a la que entreveo cien metros por encima subiendo en espiral.

Tanto peor: ejecuto un tonel, que me ubica a cien metros de un Focke Wulf sobre el que tiro una larga ráfaga de 20mm. con 40 grados de corrección.

– ¡Fallé!

Viraje apretado, para separarme hacia la izquierda, y me encuentro paralelo a otros dos boches, dos magníficos 190, nuevos, brillantes, con el capot pintado de rojo con las grandes cruces negras fascinantes que se destacan sobre el fuselaje ocre y verde oliva.

– ¡ZZZZZZ! Otros tres desfilan algunos metros sobre mí como rayos, batiendo sus cortas alas amarillentas.

– Esto va decididamente mal...

Por arriba va peor todavía. Escucho los gritos de unos y otros en la radio. El capitán Martell conduce su sección con maestría. La voz destacada del comandante Mouchotte trata de ligar a los dos grupos, los llama en socorro, los gritos furiosos y excitados de los neocelandeses, uno o dos juramentos parisienses bien fuertes...

Comienzo a debatirme como un diablo, giro, doy vueltas, giro otra vez. Veo todo negro y mi máscara de oxígeno arrastrada por los giros me arranca la piel de la nariz. Me destrozo el cuello tratando de vigilar todos los aviones que desfilan a mi alcance en una confusión espantosa...

De pronto me encuentro en un rinconcito del cielo casi tranquilo. Alrededor, los Spitfire y los Focke Wulfs en torbellino.

Cuatro regueros verticales de espeso humo negro que se cruzan en la atmósfera sin disiparse, marcan la trayectoria fatal de cuatro aviones cuyos restos flamean al sol, esparcidos en las praderas ocho mil metros por debajo.

Los paracaídas comienzan a aparecer por todas partes.

¿Qué espera el control para enviarnos refuerzos? Veinticuatro contra doscientos. No tenemos posibilidades de salir.

Felizmente, y parece paradójico, por lo menos los Focke Wulfs son tantos que se molestan mutuamente.

Sin embargo, nos cortan la retirada.

Volar más de treinta segundos sin un brusco viraje alternativamente de un lado y del otro sería un suicidio...

Lo que me enfurece es que con tantos boches alrededor, no puedo ni siquiera derribar a uno.

Por fin, la ocasión se presenta:

Dos Spitfires pican a fondo persiguiendo un Focke Wulf. Inadvertido, otro se desliza entre sus colas y tira. Veo los regueros de humo que se desprenden de sus cuatro cañones... Dos neocelandeses, evidentemente: audaces, pero también bastante inconscientes.

Trato de prevenirlos.

– ¡Atención! ¡Ustedes, los dos spits que persiguen boche; aléjense!

Resulta vaga como advertencia, pero no he podido leer la matrícula individual de sus aparatos.

Paso rápidamente sobre el dorso, un vistazo a izquierda y derecha. Ataco al último FW-190 por los tres cuartos traseros. En el momento en que abro fuego, me ve y se aleja hacia la derecha en picada.

Lo tendré.

La velocidad sube en el **badin**: 700, 740, 780 km, por hora... Aprieto el gatillo y el recular de los cañones hace temblar mi Spit. El boche rebulle, pero está bien encuadrado en el **colimater** –cinco grados de corrección–, alcance de doscientos metros. ¡Bang! ¡Bang! ¡Bang! ¡Bang! Tiro en cortas ráfagas...

Tres explosiones sobre el ala derecha entre el fuselaje y las cruces negras...

Estamos ahora a más de 800 kilómetros por hora.

Un obús sobre su cabina, cuya cobertura vítrea vuela y pasa a algunos metros de mi aparato...

Gano terreno. Sigo tirando a menos de cien metros y distingo la cara del piloto que se desvía, como un insecto raro con sus anteojos sobre los ojos.

Nos enderezamos. La persecución continúa. Aprieto otra vez más el botón y desencadeno esta vez todas mis armas, dos cañones y cuatro ametralladoras, para terminar con él.

Dos obuses explotan simultáneamente en la base del motor, y el puesto de pilotaje vomita una nube de humo negro. El piloto desaparece.

Lentamente, el Focke Wulf pasa sobre el dorso. No estamos más que a trescientos metros de altura... Los caminos y las ciudades desfilan bajo nuestras alas.

Algunos resplandores aparecen ahora entre el humo. Ha sido

golpeado de muerte. Descendemos cada vez más. Un campanario de iglesia pasa a mi altura.

Debo reducir el acelerador a fondo para evitar superar a mi boche.

He agotado mis municiones y cada vez que aprieto el gatillo, no escucho más que el silbido del aire comprimido y el ruido de los culatazos que se rearman en el vacío.

¡Pero lo he logrado al menos!

A una velocidad temible, el Focke Wulf siempre sobre el dorso toca el suelo, se desliza sembrando restos incandescentes, deja un reguero de combustible inflamado, atraviesa dos hayas y se estrella contra un talud en una gavilla rebosante de destellos...

Fascinado tengo el tiempo justo para esquivar una hilera de postes telegráficos. Romantando en espiral con el acelerador a fondo, arrojo un último vistazo. La hierba embebida de combustible forma una corona de fuego alrededor de la estructura calcinada del Focke Wulf, y la grasa ahumada arrastrada por el viento deriva dificultosamente hacia el pueblo de Hazerbrouk cerca de Sercus.

Ahora, no es todo: hay que volver a Inglaterra. Me ubico rápidamente: estoy al este del bosque que bordea el aeródromo de Saint-Omer. Comienzo a recobrar el aliento, pero no por mucho tiempo. Allá arriba, la lucha continúa. La radio me informa que Buiron ha bajado un boche.

Algunos segundos después escucho por última vez la voz del comandante Mouchotte llamando:

– ¡Estoy solo!

¡Qué combate tan violento como para que un **wing-leader** –sobre todo el de Biggin Hill– se encuentre así aislado!

Las cosas van mal allá arriba...

Me doy cuenta en seguida.

Acabo de enfilar hacia Inglaterra discretamente, cuando un grupo de Focke Wulfs decide interesarse en ese pobre Spitfire aislado que parece encontrarse tan incómodo.

Palanca hacia el vientre, 3.000 vueltas, 20 **boosts** (medida de la presión en la admisión), subo desesperadamente, acompañado por los

FW. Dos a la derecha, dos a la izquierda a algunos cientos de metros.

Si llego a mi segundo nivel de compresión antes de que me bajen, termino con ellos. Mil ochocientos metros. Necesito el acelerador a fondo durante dos minutos para llegar a cuatro mil metros. ¡Es decir, en las presentes circunstancias, el equivalente de dos siglos!

Tres mil ochocientos: siento el sudor que corre por los bordes de mi máscara de oxígeno, y mi guante derecho está completamente mojado. ¡Rrrrrran, mi compresor arranca antes de que puedan ponerse en posición de tiro!

Desesperado, uno de ellos me manda una ráfaga sin tocarme. Los siembro ahora con facilidad y momentáneamente estoy salvado.

Justo en la costa, por encima de Boulogne, alcanzo a atrapar cuatro Spitfire en formación defensiva impecable. Identifico las matrículas de los aviones NL-C, NL-A, NL-S y NL-D, evidentemente es la sección amarilla, y por radio, Martell me autoriza a unirme a ella.

Durante otros cinco minutos más todavía los Focke Wulfs nos atacan.

Si esto dura mucho tiempo, estamos listos, pues nunca tendremos bastante carburante como para llegar a la costa inglesa, y los alemanes lo saben...

De pronto, el cielo se puebla de regueros de vapor, doscientos cincuenta, tal vez, de a cuatro, que vienen del norte. Son los Thunderbolts ¡al fin! (¡como los carabineros!) que llegan para salvarnos el pellejo.

Los Focke Wulfs, también cortos de municiones y con los tanques casi secos, no insisten. Pican y desaparecen en la bruma de la tarde que se levanta...

Aterrizamos en el primer aeródromo sobre la costa: Manston.

Allí nos encontramos con una algazara terrible. La reacción de la Luftwaffe, en un sector tan poco frecuentado, ha sorprendido desagradablemente a todo el mundo. Hay un verdadero hervidero de aviones. Un Forteresse se ha estrellado en el medio de la pista. Los Thunderbolts, ignorando las consignas, aterrizan en cualquier sentido. El perímetro de la base está repleto de Spitfires, de Typhoons y de

aviones de todas clases, esperando las cisternas de reaprovisionamiento. Los pobres muchachos del servicio de control se agitan con sus banderas amarillas, arrojan cohetes rojos de todas partes, tratando de reunir a los aviones de una misma escuadrilla.

Encuentro allí a algunos de mis camaradas. Fifi se ha dado vuelta propiamente sobre la nariz, con la cola de su Spitfire en el aire y la hélice hundida en el suelo, de una forma rara.

Nos contamos, somos solamente diez. El comandante Mouchotte y el sargento jefe Magrot faltan. Estamos pendientes del teléfono.

Biggin Hill no tiene ninguna novedad, el control ha perdido toda huella de Mouchotte y no hay señales de él en ninguna de las bases de socorro.

No hay más que esperar, pues después de un cuarto de hora, sus tanques deben estar vacíos.

¡Es un golpe duro, y todos tememos lo peor!

Cuando despegamos para volver a Biggin, el sol comienza a deslizarse sobre el mar y la bruma baja en el horizonte cubre el campo de batalla donde acabamos de dejar a dos de los nuestros...

Aterrizamos con las luces de posición encendidas, y en la sombra, delante del **dispersal**, distinguimos un grupo silencioso. Todo el personal del grupo está allí, los que no volaron hoy, los mecánicos, el Grupo Capitán Malain, el Wing-Co Deere, Checketts, esperando ansiosamente algunas novedades frescas, una brizna de información, basta de alimentar una esperanza...

Comandante Mouchotte, Cruz de Guerra, Compañero de la Liberación, D.F.C...

Fue para nosotros el jefe ejemplar, justo, tolerante, caliente y tranquilo en el combate, verdadero francés de corazón templado, sabiendo cualquiera fueran las circunstancias, imponer respeto.

RADAR AL AMANECER

26 de septiembre de 1943. Cuatro de la mañana.

A tientas, salgo de mi habitación y me dirijo a la cantina, donde una Waaf medio dormida me sirve huevos y jamón.

Cuando vuelvo a salir, el cielo todavía está negro, y algunas estrellas parpadean en el aire glacial. Escucho el rugido de un motor hacia el **dispersal**. Probablemente es el de mi Spitfire que los mecánicos están calentando.

Al pasar me detengo en el Cuarto de Inteligencia, donde me dan los últimos detalles de mi misión.

Tengo que partir solo para un vuelo de calibraje de las estaciones de **radiolocation** (radar) que nos controlan. Debo tomar, a partir de la costa inglesa, una dirección de 145 grados, todo ello logrando el máximo de altura, lo que me llevará sobre Beauvais, a alrededor de 10.000 metros. En seguida debo volver a subir hasta Saint-Omer en línea recta y anunciar claramente por la radio mi posición en relación a los puntos de referencia dados.

Mi única posibilidad de salir sin daños reside en obrar rápido, tardar lo menos posible en el camino, para reducir al mínimo las posibilidades de intercepción por parte de una fuerza enemiga superior.

Cuando despego bajo el resplandor de la rampa eléctrica, y comienzo a subir hacia mi derrotero, todavía es noche cerrada. Entreveo la vaga fosforescencia de mis instrumentos y las llamas azules, punteadas de chispas rojas, que vomitan los caños de escape.

Subo mucho y rápido y franqueo la costa inglesa a unos 6.500 metros.

La neblina, concentrada en los estrechos valles, dibuja entre las colinas negras largos regueros lechosos. El aire está tan tranquilo que distingo en la sombra, allá abajo y a lo lejos, la humareda de un tren cerca de Dungeness, inmóvil, como si estuviera anclado en el suelo. La Mancha no es más que una masa confusa y opaca orlada por un difuso plumón de plata a lo largo de los acantilados. Ni una nube.

Subo por el grillete de oscuridad que ciñe al tierra, hacia el cielo ahora luminoso donde las estrellas se escapan...

De pronto, sin transición, como un buzo, me hundo en plena luz dorada. Las alas de mi Spitfire se empurpuran. La luminosidad es tal que debo bajar mis anteojos coloreados sobre mis ojos.

Más allá de Holanda, allí abajo, muy lejos a la izquierda, el sol emerge como un lingote llameante del bloque de plomo sólido e inerte que es el Mar del Norte.

Bajo mis alas es de noche, y estoy solo, a 10.000 metros de altura en el día. Soy el primero en aspirar, en el frío glacial, la cálida vida de los rayos que atraviesan las pupilas como flechas...

En Francia, en Inglaterra, en Bélgica, en Holanda, en Alemania, los hombres sufren en la noche, mientras que en pleno cielo tengo solamente para mí al día que nace, todo me pertenece: la luz, el sol, y pienso con un apacible orgullo, que todo aquello brilla nada más que para mí.

Estos minutos bien compensan los sacrificios y los riesgos...

Paso la costa francesa a la altura de Dieppe, y algunos minutos después llego encima de Beauvais. Puedo distinguir vagamente el aeródromo de Beauvais-Tille, el monte Saint-Adrien rodeado del bosque de Fouquenies.

– ¡Hola! Dagger 25, Piper te llama, por favor, gira por encima de A.

A for Able, es el código que designa Beauvais. El control me ordena volver en redondo mientras que ellos calibran sus instrumentos...

Hace mucho frío a pesar del sol y comienzo a entumecerme mientras piloteo maquinalmente.

– ¡Hola! Dagger 25. Aquí Piper. ¿Cuál es tu altura?

La urgencia que adivino en la voz del control me sobresalta. Un vistazo al altímetro: 10.500 metros...

– ¡Hola! Piper, Dagger te responde, altura X, por rayos X.

Debe pasar algo para que el mismo control me pida que rompa el obligatorio silencio de la radio.

Transcurre un minuto.

– ¡Hola! Dagger 25, Piper te llama, por favor, gira 90 grados. 090.

Esta vez comprendo. Debe haber un avión sospechoso en los alrededores, y el control quiere identificarme en su tabla de **radiolocation**.

Arrojo un vistazo alrededor de mí, bato alas para descubrir los ángulos muertos, todo parece tranquilo. Si el boche está por encima de mí, sin duda está dejando en este frío terrible un reguero de vapor.

– ¡Hola! Dagger 25, Piper llama. ¡Cuidado! Te persiguen, cuidado a las 5 P.M.!

Doblo la cabeza inmediatamente en la dirección indicada, y veo en efecto un puntito brillante que roza en un colchón de cirrus. Está demasiado lejos como para que yo pueda identificarlo. Si se trata de un caza, voy a vigilarlo, mientras sigo en mi dirección, discretamente, para que no tenga más remedio que mostrarse. Encendo mi **colimater** luminoso y retiro el seguro del gatillo de mis cañones.

Pasan tres minutos, y el punto se ha convertido en una cruz, alrededor de 800 metros por encima de mí, en dirección vertical. A esta altura, probablemente se trate de uno de los nuevos Messerschmitts 109-G. Bate alas... va a atacar de un segundo a otro, creyendo que no lo he visto. De golpe la soledad, la poesía, el sol, todo desaparece. Un vistazo a la temperatura, y pongo mi hélice a mayor velocidad. ¡Preparado! ¡Que me provoque!

Pasa otro minuto, muy largo, y mis ojos empiezan a lagrimear por haber escudriñado en exceso a mi adversario.

¡Hop! ¡Aquí lo tenemos!

Mi 109 inicia una ligera espiral descendiente que debe conducirlo a mi cola.

Está a unos 600 metros de mí y no va demasiado rápido para asegurarse el golpe.

A fondo, hundo la manilla de gas y lanzo mi Spitfire en un viraje al máximo, que me permite mantener los ojos sobre él y tomar altura. Sorprendido por mi maniobra, abre fuego, pero demasiado tarde. En lugar de una pequeña corrección de 5 grados como la que esperaba, le presento de golpe un objetivo a 45 grados. El 109 trata de virar sobre el interior, pero a esta algura sus cortas alas no encuentran un apoyo suficiente sobre el aire enrarecido, y se separa, iniciando una barrena.

Una vez, la superior capacidad de maniobra del Spitfire me salva la piel. Por un momento veo las grandes cruces negras, destacándose sobre las alas azul pálido del 109.

El Messerschmitt sale de su barrena: ya estoy en posición –y lo sabe– pues se entrega a una serie de maniobras violentas para desprenderse, pero su velocidad no le sirve de nada: he aprovechado su falsa maniobra para acelerar, y tengo ahora la ventaja de la altura.

A cuatrocientos metros a mi alcance, abro el fuego por ráfagas cortas, deteniendo apenas el gatillo cada vez. El piloto del 109 es al menos un viejo zorro, pues mueve su aeroplano enérgicamente, cambiando incesantemente el ángulo y la línea de vuelo.

El sabe que mi Spitfire gira y sube mejor, y que su única posibilidad de salvarse es distanciándose. Empuja rápidamente la palanca hacia adelante y pica en la vertical. Paso por encima en seguida y aprovechando su trayectoria regular abro fuego de nuevo. Descendemos rápidamente a 750 km por hora hacia Aumale.

Alineado sobre su cola, la corrección de tiro es relativamente simple... pero hay que obrar rápido, tiene ventajas sobre mí.

En la segunda ráfaga, aparecen tres resplandores en su fuselaje: el choque lo sacude claramente.

Tiro una vez más,tocándolo esta vez a la altura del puesto de pilotaje y del motor. Durante una fracción de segundo mis obuses

parecen detenerlo; la cruz de la hélice se inmoviliza, luego desaparece en una nube blanca de glycol que hierve por los caños de escape. Una explosión más violenta se produce en la raíz del ala, y un fino reguero negro se mezcla a la oleada de vapor que se escapa de las camisas de enfriamiento reventadas.

Es el fin. Una lengua de fuego aparece bajo el fuselaje, se alarga, lame las insignias y se deshace en láminas incandescentes.

Nos hemos sumergido en la oscuridad... Un vistazo a mi reloj para determinar el tiempo del combate: son las 05h. 12.

El Messerschmitt que se las arregle. Subo en espiral observándolo. No es más que una silueta difusa, barrenando patéticamente, sacudida por deflagraciones regulares... una explosión, un reguero negro, un reguero blanco, una explosión, un reguero negro, un reguero blanco...

Ahora es una bola de fuego que rueda lentamente hacia el bosque del Este, devorándose, pronto dispersada en una lluvia de restos encendidos que se consumen antes de tocar el suelo...

El piloto no ha saltado...

– ¡Hola! Dagger 25, Piper llama. Por favor, infórmame en detalle. ¿Bajaste al boche?

– ¡Hola! Piper, Dagger 25 te contesta y hace una transmisión radiogoniométrica. Lo bajé. Uno... dos... tres... cuatro, tengo poco combustible. ¿Puedo volver?

–O.K., Dagger 25. Tome la dirección 330, tres, tres, cero. ¡Bravo!

El combustible se termina en mis tanques, y el sol sube en el horizonte. Este lugar se va a volver peligroso. Tengo que volver y me dirijo hacia Inglaterra.

SEGUNDA PARTE

DESTACADO A LA FUERZA AEREA REAL

EL GRUPO "CIUDAD DE GLASGOW"

28 de septiembre de 1943.

Parto un poco acongojado y me separo del grupo "Alsacia", con el que libré mis primeras batallas, donde encontré compañeros cuyo patriotismo, valentía y conocimiento del combate me hicieron sentirme orgulloso de ser francés.

Como la camioneta que me lleva pasa el puesto de guardia, veo la bandera tricolor que flota frente al **dispersal** desaparecer entre los árboles, tras de mí...

De acuerdo a lo advertido por Jacques, me he deshecho de la mayor parte de mis bultos. Pero a pesar de ello, según mi costumbre, estoy impedido de moverme por las valijas, una bolsa con al paracaídas, que parece llena de plomo (¡cuánto puede pesar este maldito paraguas y su **dinghy**!), mi cinturón con revólver y cartucheras, mi saco de piel; curioso espectáculo para los viajeros que me observan a través de los vidrios de su tren, mientras yo espero el mío.

En Ashford, un camión viene a buscarme, y algunos minutos después hago mi entrada en el 125 de Airfield.

Jacques hace las presentaciones. Encuentro a toda la banda simpática e internacional de piratas aéreos que compone la 602, Escua-

dra "City of Glasgow": escoceses, australianos, neocelandeses, canadienses, un belga, dos franceses y algunos ingleses.

El conductor del escuadrón es un irlandés, Mike Beichtach, con cara de bebé, gran bebedor, buen piloto y buen jefe.

Los dos Flight Commanders (comandantes de escuadrillas) son fenómenos en su clase. El del "A" Flight, sargento diez meses atrás, ha sido elevado por su coraje y por su audacia al grado de Flight-Lieutenant en un tiempo record. Fuerte como un buey, de un metro ochenta de altura, con una gran sonrisa en su boca semidesdentada, Bill Loud era oficial panadero en la vida civil. El otro, Max Sutherland, es un típico inglés, producto de las "high-schools", con un bigote como un cepillo, ex campeón de boxeo peso pesado de la policía de Londres. Será mi Flight Commander. Buen tipo, un poco infantil, con humor cambiante, capaz de encapricharse como un chico así como de los mayores actos de generosidad. Por lo demás, muy buen piloto, pleno de experiencias y de un coraje a toda prueba. Debíamos, por consiguiente, llegar a ser amigos sinceros.

Junto a Biggin Hill y todo su confort, su encanto de primera base de cazas del mundo, "125 Airfield" hacía un poco el papel de pariente pobre. Pero un ambiente de camaradería, de despreocupación, de vida al día, hacía que mi nuevo grupo fuera irresistible.

Una de las primeras unidades que serían transferidas a la Fuerza Aérea Táctica, la 602 –estrella de primera magnitud durante la Batalla de Inglaterra– había sido relegada a un papel secundario los dos años anteriores, pero comenzaba a ascender, después de algunos meses, bajo el impulso de Beichtach.

La R.A.F. debía proveer escuadrillas para apoyar la invasión del continente en estrecha cooperación con el ejército. La 602, con una docena de otros grupos, había sido sometida a una intensa preparación con una docena de grupos más: ataque al ras de suelo, ametralleo de tanques, reconocimiento táctico, bombardeo en picada, etc...

Finalmente, estas unidades fueron enviadas a campos de vuelo, para perfeccionar su entrenamiento. Luego de cuatro meses, los pilotos se acostaban en carpas, aprendían a abastecer sus aviones, a rearmarlos, a camuflarlos, a defenderlos metralleta en mano, llevando, en fin, una verdadera vida de "comando".

Operando en terrenos semejante a los que serían construídos

en algunas horas por el cuerpo de ingenieros (dos o tres praderas reunidas en una pista de aterrizaje por medio de enrejados metálicos aplicados al suelo) los grupos 602, 132, 122, 65 y algunos otros participaban igualmente en la ofensiva actual de la R.A.F. Equipados de Spitfires V-D con alas recortadas, estos grupos ejecutaban misiones de protección cercana para los Marauders, los Mitchells y los Bostons...

El 602 comparte el Airfield 125 con otra unidad de Spits, la 132 "Ciudad de Bombay" –comandada por un viejo compañero líder de Escuadrón, Colloredo-Mannsefeld– y un grupo de Hurricanes antitanque, el 184.

Situado en el arenoso promontorio de Dungeness, el lugar no era desagradable bajo el hermoso sol de septiembre, un mes excepcional.

Nuestras tiendas están levantadas en un vergel. Allí reina una encantadora atmósfera de pic-nic, de camping y de colonia de vacaciones. Basta con estirar el brazo fuera de la tienda para alcanzar enormes manzanas jugosas y azucaradas, más o menos maduras, que el gran aire puro y la juventud de nuestros estómagos logran digerir.

Como al aire libre y cuando llueve, en un galpón, todos los pilotos juntos, mezclados. No tengo equipo de mesa, y uso el de Jacques.

Me alojo en su tienda, que compartimos con un belga, Jean Oste, y un inglés absolutamente encantador que se convertirá en uno de mis mejores amigos, Jimmy Kelly. Lanza gritos furiosos cada vez que hablamos en francés.

Dormimos en catres de campaña, y nos lavamos en el río; el agua es muy fría y nos lavamos lo menos posible.

El gran problema es el de la iluminación. Las velas son muy peligrosas, a causa del heno que tapiza el fondo de las tiendas.

Estamos provistos de lámparas a explosión, proporcionadas por los almacenes de la Fuerza Real Aérea y que no funcionan nunca. Cuando tenemos fósforos, no hay mecha. Cuando desenterramos una nueva mecha (que pescamos por lo general al costado de la tienda), no hay petróleo. Cuando tenemos todo lo necesario y encendemos con gran precaución, generalmente salta todo, lo que ocasiona una carrera desenfrenada y termina en un combate a golpes de extinguidores de

espuma. Toda la tienda es reprendida por el Lider de Escuadrón, y finalmente nos desvestimos a la luz de un encendedor o a la de las estrellas...

A la mañana nos despierta un soldado que trae un tacho lleno de té hirviendo, y hace un ruido tal que todo el mundo se despierta en pocos segundos, corriendo descalzos sobre la hierba, con un jarro en la mano. En seguida vamos a buscar el agua al río con baldes de tela más o menos estancada, nos hacemos una toilette que daría vergüenza a un gato, nos ponemos un traje de combate grasiento, botas de vuelo, nos anudamos un pañuelo al cuello, y trotamos hasta la cantina a buscar huevos con jamón, una taza de café y una rebanada de pan redondo cocido en la granja vecina...

Luego comienza una cabalgata alrededor del aeródromo en jeep, donde nos amontonamos hasta una docena, colgados precariamente de los cuatro costados, enfilando a toda velocidad a través de los campos, saltando las zanjas y atravesando los cercados...

Levantamos las redes de camuflaje qué cubren los aviones, calentamos y verificamos los motores, y nos preparamos para el primer show de la mañana.

Tal es la vida cotidiana de mi nuevo grupo.

"Clipped, cropped, clapped", esta es la magnífica descripción sintética del Spitfire V-D hecha por el humorista del grupo, el ilustre Tommy Thommerson.

"Clipped" por sus alas cortadas. Para aumentar la velocidad y la manejabilidad lateral, los ingenieros de Vickers Armstrong han reducido en alrededor de un metro la envergadura del Spitfire, suprimiendo los extremos de planeo que completaban tan armoniosamente la elipse del ala.

"Cropped" por su motor Merlin 57. No es otra cosa que un Merlin Rolls-Royce 45, a turbina de compresión reducida de diámetro, permitiendo aumentar la potencia, por debajo de los 1000 metros, de 1200 CV a 1650 CV. El volumen de aire sobrecomprimido, como está sin embargo muy disminuido, hace que la curva de potencia caiga rápidamente a partir de los 2.500 metros, hasta no dar,a los 3.500 metros, más que unos 500 CV. Por lo demás, estos motores artificialmente llevados hasta los 18 boots de admisión tienen una vida muy reducida.

"Clapped" –término que no se puede traducir literalmente más que como "variolado"– expresa la opinión general de los pilotos sobre el Spit V-D.

En efecto, aunque extremadamente rápidos al ras del suelo (560 por hora en altitud constante al nivel del mar) se convierten en verdaderos perros de plomo a 3.000 metros de altura, donde nos obliga a operar en nuestra misión de escolta. Las alas cuadradas le hacen perder igualmente la calidad principal del Spitfire, que es la de virar netamente.

Tenemos una confianza limitada en estos aparatos, sentimiento más o menos justificado por el hecho de que las células tienen todas alrededor de 300 horas, y, aún más grave, los motores tienen de 100 a 150. ¡No resulta divertido atravesar el canal de la Mancha de ida y vuelta, dos veces por día, sobre un monomotor de esta clase! Finalmente los cañones no tienen más que sesenta obuses cada uno (contra ciento cuarenta y cinco de un Spitfire IX).

Si recordamos que ya en 1941 y 42 los Spits V-D habían sido superados fácilmente por los Focke Wulfs 190, podemos imaginar mi entusiasmo muy relativo, cuando Sutherland me anunció que íbamos a hacer todavía cinco o seis "sweeps" en Spit V-D antes de entrenar nuestros magníficos IX-B completamente nuevos.

EL ASUNTO DE MUNSTERLAND

Los alemanes elevaron, en tiempos de guerra, la obstinación a la categoría de una virtud nacional. Cuando a esta cualidad el destino añade la suerte, algunas situaciones llegan a desafiar a lógica.

El **Munsterland** pasará por cierto a la posteridad como un símbolo de la tenacidad de los alemanes más bien que de la perseverancia británica.

Este famoso Munsterland era un carguero rápido de 10.000 toneladas, ultramoderno, equipado de turbinas y de mecheros de fuel-oil. Sorprendido en un puerto de América central por el asunto de Pearl Harbour, había llegado a Japón. Allí, había embarcado una preciosa carga de caucho y de metales raros, luego, fríamente, había vuelto a partir hacia Alemania.

Como la fortuna sonríe a los audaces, por una serie de circunstancias increíbles, había logrado filtrarse entre las patrullas aeronavales aliadas y llegar a Brest. Inmediatamente fotografiado, había sido tres horas más tarde bombardeado en picada por 24 Thyphoons. Hacia las seis de la tarde, el mismo día, 32 Mitchells fuertemente escoltados lo atacaban, todavía sin resultados apreciables.

Durante la noche, a toda velocidad, enfilaba hacia Cherburgo,

fotografiado de nuevo cuando se acercaba a la costa. El examen de los negativos revelaba que todo estaba preparado para descargarlo. Tres botes de Le Havre y dos de Saint-Malo habían llegado a Ile Pelée al amanecer, y dos dispositivos importantes de **flak** ligero y pesado habían sido ubicados.

Las circunstancias meteorológicas extremadamente desfavorables habían hecho fracasar un raid hacia las ocho de la mañana.

Sin bombarderos medios era difícil terminar con semejante bulto. Los Beaufighters no podían intervenir pues la situación de la rada de Cherburgo no se prestaba a un ataque por medio de torpedos.

Los Bostons hubieran podido en rigor ensartar un bombardeo rasante, pero no se los podía enviar a la masacre a 400 kilómetros por hora.

El tiempo empeoraba: lluvia, niebla y nubes bajas.

A las 8h. 45 el personal de la escuadra es llamado de urgencia al **Intelligence Room**: la 602 y la 132 en estado de alarma inmediata.

Primero una breve alocución de circunstancias por Willie Hickson, nos recuerda que la carga del **Munsterland** es de importancia vital para la industria alemana. En efecto, los millares de toneladas de caucho vegetal que transporta pueden, convenientemente mezclados a los productos sintéticos de Leuna, equipar y mantener 22 divisiones blindadas durante dos años. Los metales especiales serán preciosos para los metalúrgicos alemanes que ponen a punto las turbinas de aviones a reacción. Además hay que quitar a la Kriegsmarine el beneficio moral de una tan flagrante brecha en el bloqueo marítimo.

Treinta y seis Typhoons equipados con bombas de retardo de 500 kg forzarán la entrada de la rada, y tratarán de hundir o incendiar el **Munsterland**.

Por un efecto completamente particular de la bondad del C.Q.G. de la R.A.F., la 602 y la 132 han sido elegidas para escoltarlos. Nuestro papel consistirá en neutralizar al cañón y a la ametralladora de los **"flak-ships"**, y en seguida cubrir la operación contra las importantes fuerzas de caza alemanas dispuestas en masa en la península de Cotentin en esta ocasión.

Para aumentar nuestro radio de acción, la escuadra aterrizará en Ford, donde se ha previsto el abastecimiento de los aviones, y desde allí, volveremos a partir hacia el punto de cita, por encima de Brighton a la altura cero con los Typhoons.

El Wing Commander Yule que conducirá la operación nos recuerda brevemente que los **"flak-ships"** están generalmente armados con cuatro cureñas cuádruples automáticas de 20 mm. y de cuatro u ocho piezas de 37 mm, igualmente automáticas. Las últimas fotos de reconocimiento han revelado, a lo largo de la gran mole que llena la rada, por lo menos 190 piezas de D.C.A. ligera, probablemente reforzadas y muy activas desde la llegada de nuestro cliente.

En principio, los dos grupos se dividirán en seis secciones de cuatro, que se encargarán cada una de un bote de **flak**, para reducirlo al silencio durante los pocos segundos necesarios para el paso de los Typhoons. En seguida, libertad de acción para comenzar el combate con toda la formación de caza enemiga presente.

Llevando muy lejos su complacencia, la C.Q.G, ha decidido ubicar un dispositivo especial de "Rescate mar y tierra", cuyas **vedettes** rápidas estarán escalonadas entre Cherburgo y la costa británica a lo largo de nuestro recorrido.

Hasta para los más entusiastas de nosotros, esta última disposición parece más bien un remordimiento tardío del C.Q.G. y hay algo de siniestro que enfría singularmente la atmósfera.

Los últimos preparativos antes de la partida son silenciosos. Sólo Joe Kistruck hace una reflexión escéptica sobre "esta pobre RAF que siempre tiene buenas espaldas para soportar los errores de los imbéciles del almirantazgo..."

En Ford es habitual la comedia de los neumáticos reventados, de los acumuladores de arranque a lo ancho. Felizmente, la larga experiencia de escalas en los aeródromos avanzados de Yule, ha permitido preveer tres aviones de reserva por grupo, y a las 9h. 50, la 602 y la 132 despegan por completo.

Vuelo en posición Bleu 4, compañero de equipo de Jacques que es Blue 3 en la sección de Ken Charney, Blue 1.

En camino hacia la cita, nos cruzamos con los tres Bostons cuyo rol consistirá en dispersar sobre una longitud de treinta kilómetros hacia el Cabo de la Hague bandas de papel metalizado que detendrán a los radares alemanes. Gracias a esta disposición y a la bruma, puede ser que lleguemos a la entrada de Cherburgo sin recibir demasiados daños.

A ras de los techos de Brighton encontramos a los Typhoons y, en dirección al sur, al ras del mar gris, doblamos hacia Cherburgo.

Detesto volar al ras del agua con todos estos sistemas de tanques suplementarios y de llaves, donde puede anidarse la maldita burbuja de aire que hará cortarse al motor una fracción de segundo necesaria como para enviarnos a bailar sobre las olas a 500 kilómetros por hora.

Atravesamos bandas de bruma opaca que nos obligan a un PSV muy delicado a algunos metros del mar que ya no vemos más. Los Typhoons a pesar de sus dos bombas de 500 kilos bajo las alas, marchan a un ritmo infernal, y apenas podemos seguirlos.

Obsesionado por la idea de verse encenderse el cuadrante rojo si la presión de combustible en el carburador empieza a disminuir, comienzo a transpirar de pies a cabeza. ¡Qué será de mí cuando comience el flack!

10h. 15.

La niebla se espesa, y una lluvia insistente se desencadena. Por instinto, las secciones se aproximan para mantener el contacto visual.

De pronto, la calma voz de Yule rompe el riguroso silencio de la radio:

—Todos los aviones Bob largarán reservas con acelerador a fondo objetivo adelante a la derecha en sesenta segundos.

Aligerado de su tanque, y bien llevado por los 1.800 caballos de su motor, mi Spitfire salta, y me encuentro cincuenta metros a la izquierda de Jacques, un poco en retraso, entrecerrando los ojos para ver algo en esta desdichada neblina...

—Atención amarillo. Escuadrillas de **flak** en una hora.

Inmediatamente después de Frank Wooley, es Ken Charney que percibe un **flak-ship** delante de nosotros.

—Max Blue, atacando a las doce horas.

Una masa gris que se balancea en la neblina, una corta chimenea,

plataformas elevadas, un barco coronado de antenas de radar; luego rápidos destellos, sacudidas a lo largo de toda su estructura.

¡Diablos!, levanto los seguros de las armas, bajo la cabeza y pongo los hombros al abrigo de mi blindaje. Haces de rayas verdes y rojas salen de todas partes.

Siguiendo a Jacques, paso en medio de un chorro de agua de mar levantada por un cargador de 37 mm.que por poco no me alcanza: el agua salada empaña mi parabrisas.

Estoy a cincuenta metros del **flak-ship**. Jacques, antes que yo; tira y veo el resplandor de sus cañones y la cascada de cartuchos que caen de sus alas.

Enfoco la pasarela, entre la chimenea recortada y el mástil.

Una larga ráfaga continua, conservo el pulgar sobre el gatillo, furiosamente. Mis obuses explotan en el agua, suben hacia la línea de flotación, explotan sobre el casco gris rayado a bandas negras, suben todavía más arriba sobre las rampas, los sacos de arena. Un tubo de aire se desmorona, un chorro de vapor sale no sé de dónde. Veinte metros –dos hombres en pullover azul marino se arrojan sobre el vientre–, diez metros –los cuatro cañones de una cureña múltiple de veinte milímetros apuntan justo entre mis dos ojos–, rápido –mis obuses explotan alrededor. Un soldado que lleva dos cargadores llenos se balancea hacia el mar con las dos piernas cortadas, luego los cuatro tubos tiran, yo siento la vibración cuando paso cerca de un metro por encima, luego es el golpe de los hilos de acero de la antena que mi ala arranca al pasar... ¡El extremo de mis alas ha rozado el mástil!

¡Uff!, pasamos...

Todos mis miembros son sacudidos por un terrible temblor nervioso, mis dientes se entrechocan. Jacques zigzaguea entre los **geiseres** de los obuses. Por todas partes el mar bulle.

Media docena de Typhoons retrasados desfilan a nuestra derecha como una bandada de marsopas, hundiéndose en el infierno que se adivina tras el largo muro de granito de la escollera.

Paso a ras de un fuerte cuyas murallas parecen romper el fuego; es una curiosa mezcla de torres dentadas, de casamatas de hormigón modernas y de pendientes a la Vauban.

Estamos ahora en medio de la rada, una inextrincable selva de

mástiles de chalupas, de restos enmohecidos que emergen entre los muelles en ruinas. El tiempo parece haberse aclarado ligeramente: ¡atención a la caza boche!

El aire está atravesado de huellas, puntuado de resplandores, sembrado de copos blancos y negros de **flak**.

El Munsterland está allí, rodeado de explosiones, de llamas y de fragmentos. Sus cuatro mástiles erizados de ramas de carga que emergen de la humareda mientras que su gruesa chimenea rechoncha, todo ello en la popa, reventada.

El ataque de los Typhoons arrecia. Las bombas explotan sin cesar con formidables erupciones de fuego y nubes negras que se van espesando. Un Typhoon desaparece, volatilizado por la explosión de una bomba lanzada desde un avión precedente. Una de las enormes grúas del puerto se desmorona como un castillo de cartas...

– ¡Hola! Bob, Kenway te llama, atención a los caza alemanes en los alrededores.

¡Qué hoguera!

Estoy cerca de Jacques que sube en espiral hacia el colchón de nubes.

Dos Typhoons emergen de un cumulus a algunos metros de nosotros, y falta poco para que les tire, con su hocico macizo y sus planos cuadrados se parecen mucho a los Focke Wulfs...

– ¡Max Blue cuatro, sepárense!

Jacques se separa violentamente, y su Spitfire me desliza bajo mi nariz a algunos metros, con dos penachos blancos en el extremo de las alas. Para evitar la colisión, espero una fracción de segundo, y un Focke Wulf – ¡uno verdadero! me roza, rápido, haciendo fuego con sus cuatro cañones. Un obús pega sobre mi capot. Cuando paso sobre su espalda para enfocarlo en mi **colimater**, un segundo Focke Wulf aparece en mi parabrisas, frente a frente, a menos de cien metros. Su gran motor amarillo que crece, su hélice que parece girar lentamente ruedan sobre mí, y sus alas se iluminan con los disparos de sus armas; ¡bang! mi parabrisas se estrella y se vuelve opaco. Estupefacto, no me animo a moverme de miedo a una colisión. Pasa justamente por encima de mí y mi **hood** se llena de aceite.

El cielo está ahora lleno de aviones y hormiguea de estallidos de flak. Tiro al azar sobre otro Focke Wulf que yerro, felizmente,

pues es un Typhoon. Jacques vuelve con un caza boche; veo sus obuses explotar sobre la cruz negra del fuselaje. El Focke Wulf se da vuelta, mostrando su vientre amarillo, y pica, tosiendo por el humo y las llamas.

– ¡Bravo, Jacques, es tuyo!

Mi presión de aceite baja de pronto de un modo inquietante. La lluvia vuelve a empezar, y luego de algunos segundos mi **hood** está recubierto de una película de emulsión jabonosa. Me dirijo hacia las nubes, y en PSV me oriento hacia el norte, luego de haber avisado a Jacques y a Yule por radio.

Llego a Tangmere bien que mal, con una presión de aceite en cero y un motor hirviendo, casi por estallar. Para aterrizar, desprendo la cabina para poder ver más claro.

En esta historia hemos perdido dos pilotos, como la 132. Siete Typhoons destruidos, más dos que han caido sobre Cherburgo, y cuyos pilotos han sido recogidos por los puestos de auxilio.

En cuanto al Musterland, aunque seriamente averiado, incendiada una parte de su carga, logra dos noches más tarde dirigirse hacia Dieppe y finalmente se hace hundir por un **strike** de Beaufighters sobre la costa de Holanda.

RODADURA A BOLILLA Y FORTALEZAS VOLADORAS

Al recibir los pronósticos mensuales de meteorología, los directores de planificación del Estado Mayor americano habían decidido in extremis aprovechar los últimos días buenos del año para bombardear Schweinfurt.

En Schweinfurt, al sudeste de Bremen, en pleno corazón de Alamania, se extendía la enorme fábrica de rulemanes, la más importante de Europa Occidental.

Se trataba de un objetivo número uno.

Si la octava Fuerza Aérea no atacaba el 13 de octubre, habría que esperar por lo menos cuatro largos meses de invierno antes de volver a reunir las condiciones meteorológicas favorables. Y en cuatro meses, la producción de esta fábrica iría a alimentar la fabricación de millares de motores de aviones para la Luftwaffe.

Fue una carrera extraordinaria contra el reloj. En 48 horas hubo que preparar este operativo. No era pequeño asunto el imponer un absoluto secreto a un centenar de aeródromos, movilizar cerca de 1300 aviones de caza ingleses y americanos, cargar de bombas 700 Forteresses Volantes y preparar las bandas de cartuchos de diez me-

tros para alimentar cada una de sus 8400 ametralladoras...

Por primera vez los Spitfires iban a sobrevolar Alemania. En efecto, como los cuatrimotores americanos debían quedarse durante más de cuatro días por encima del territorio enemigo, una formidable reacción de la Luftwaffe debía ser prevista. Aquélla disponía entre Bélgica y Dinamarca de alrededor de 3.000 Messerschmitts y Focke Wulfs. El Ejército del Aire norteamericano, previendo las dificultades de los Thunderbolts y de los Mustangs sobrecargados de trabajo, cortos de municiones y de combustible, había pedido refuerzos a la RAF.

Pero los Spitfires –interceptores de alta velocidad– no estaban destinados a la escolta a larga distancia, y necesitaban tanques suplementarios especiales para aumentar su radio de acción hasta Bremen.

En tres días, ni uno más, una fábrica inglesa de Watford se encargó de armar 800 tanques de 500 litros. Cerca de mil obreros trabajaron día y noche, y el 13 de octubre al alba, los mecánicos de la RAF los montaban bajo el vientre de los Spitfire...

A último momento, mientras que todo el mundo estaba sobre ascuas, hubo una contraorden: la hora H se postergaba hasta el día siguiente a las 12 horas.

14 de octubre de 1943.

Diez horas de la mañana, los Forteresses y los Liberators pesadamente cargados comienzan a tomar vuelo partiendo de treinta y siete aeródromos. Durante una hora, dan vueltas alrededor de Hull para formarse impecablemente en 10 **"boxes"** de 70 aparatos cada uno, embutidos ala con ala.

9h. 15. Los Spitfires despegan a su vez, para escoltarlos hasta las islas Frisonnes.

10h. 40. Treinta y nueve escuadrones de Thunderbolts (25 de la IX Air Force y 14 de la VIII A.F.) se unen a la armada para tomar sus puestos de guardia, mientras que los Spitfires hacen media vuelta.

11h. 15. Veinte grupos de Lightnings y doce grupos de Mustangs parten para proteger los grandes cuatrimotores en su último acercamiento al objetivo.

Estaba previsto que los Spitfires –rearmados y reabastecidos– debían volver a partir hacia las 12, para cubrir la retirada del conjunto, habiendo sido fijada la cita para las 13h. 15 en la frontera germano-holandesa...

Los dieciocho grupos de Spitfires designados para participar en la operación habían sido agrupados en masa en cuatro aeródromos de la costa de Norfolk, para reducir al mínimo las distancias muertas a cubrir.

El primer despegue de las 0 horas había sido penoso a causa de la sobrecarga de los aparatos a la que los pilotos no estaban acostumbrados. Dos Spitfires estallaron en llamas. Muchos otros tuvieron averías de neumáticos y sobre todo problemas en los tanques con **"air locks"** en las canalizaciones.

Jacques y yo fuimos de estos últimos.

El aterrizaje sobre nuestros frágiles neumáticos con 500 litros de nafta bajo el vientre y 700 litros bajo las rodillas fue delicado; "sobre huevos", dijo Jacques.

La furia en el corazón, vimos el enjambre de los Spits desaparecer en la bruma matinal, en dirección a Alemania.

Los mecánicos se pusieron en seguida a trabajar para desocupar y verificar los tanques, mientras que bajo el ala de nuestros aviones, nos dormimos en previsión de la segunda misión.

A las 11h. 45. las escuadras de los Spitfires volvían, y nubes de mecánicos, inclinados sobre los camiones cisterna, corrieron para reabastecerlos en tiempo record, mientras que los pilotos, torpes sobre sus piernas adormecidas, comían un sandwich y bebían rápidamente una taza de té.

Estaban decepcionados y poco locuaces.

Todo se había desarrollado bien, nada de **flak**, pero hasta el momento en que habían abandonado a sus protegidos –es decir a las 10h. 30, no había intervenido ningún caza alemán.

Algunos minutos antes del mediodía, cuando comenzábamos a instalarnos de nuevo en nuestras cabinas, los altoparlantes llaman:

– ¡Hola, hola! Aquí el comandante de la base, llamando a todos los pilotos. Los "muchachones" sobre Alemania son atacados en este momento por fuerzas muy poderosas de cazas enemigos. Los escuadrones despegarán inmediatamente para relevar a la escolta actual que

está exhausta. Debéis hacer el máximo de esfuerzo para conducir sano y salvos a los Forteresses que han hecho un gran trabajo hoy. ¡Despegad, y buena suerte!

A las 12h. 04 los escuadrones 132, 602, 411 y 453 despegan de Bradwell Bay.

Jacques y yo volamos respectivamente como número 3 y número 4 en la sección amarilla conducida por Sutherland.

13h. 15.

–¡**Attention Cloclo, douze boches au-dessus, five o'clock!**

Jacques hablando francés en la radio se hace en seguida llamar al orden por Maxie.

–¡Cierra la boca, vergüenza de francés!

Los nervios de todo el mundo están a flor de piel.

Hace una buena hora y media que volamos a diez mil metros de altura en una temperatura ártica.

Los cuadrantes de los instrumentos de a bordo bailan ante mis ojos fatigados, y a veces se mezcla todo –altímetros, horizontes giroscópicos, badines, **"turn and bank"**, termómetros de radiador de aceite, de cabezas de cilindros, manómetros, visores luminosos– en una ensalada de cifras y de agujas.

Estoy obsesionado por el tanque que entorpece mi Spitfire. En el cronómetro tengo todavía siete minutos de combustible para usar antes de desprenderme de él. Mis riñones me duelen, mis dedos del pie están congelados, me lloran los ojos, me gotea la nariz... todo va mal. Es una verdadera confusión.

El tiempo, hermoso hasta el mediodía, se ha arruinado, y grandes bancos de nubes y de bruma se elevan verticalmente desde el suelo como murallas. Al atravesar uno de esos espesos cumulus, Jacques y yo hemos perdido contacto con el resto del escuadrón.

Ahora estamos perdidos en este infierno, y juntamos nuestros dos Spitfires locamente para tratar de ir hasta el punto del encuentro.

Pero –¿es así?– ese endemoniado lugar de cita parece haber pasado, y ¡cómo reconocer algo en este infierno de aviones y de nubes!

Imposible encontrar realmente el punto. Abajo, a la izquierda, se recortan las últimas islas Frisonnes, amarillas y áridas sobre el mar gris. En algún lugar hacia la derecha, bajo la bruma está Emden y sus espesos pastizales bordeados por los canales de la Holanda del Norte.

Ya lejos, detrás de nosotros, está el Zuyderzee.

En el aire, todo es una verdadera pesadilla. Nunca he visto nada parecido...

Racimos de **flak** surgen de la nada y se acercan silenciosamente a los flancos de las nubes.

Masas de cazas alemanes aparecen por todas partes; inquietante fenómeno de generación espontánea.

Cruzamos los Lightnings y los Mustangs que regresan con pocas municiones, con sus pilotos agotados y se esconden entre las nubes para evitar el combate.

¡Por fin, los bombarderos!

Hay un pánico aterrador. Es la primera vez que bajo el esfuerzo conjugado de la **flak** y de las avalanchas de Junkers 88, de Messerschmitts 410 armados y con lanzacohetes, los bloques de Forteresses han sido rotos, dislocados, demenuzados. Bajo los enormes cuadrimotores dispersados en el cielo –tratando vanamente de agruparse de a tres o cuatro para cruzar el fuego– los Focke Wulfs se arrojan sobre el botín.

¡Cuántos Focke Wulfs! Salen de todas partes, y allá abajo, en los aeródromos holandeses, otros se preparan para despegar.

Los Spitfires y los bombarderos están demasiado dispersos como para que se pueda organizar un plan de defensa. Es una cuestión de "cada uno por sí y Dios para todos". La voz del control se ha vuelto tan lejana en la radio que es imperceptible; sin ella, sin su sostén y sus consejos, nos sentimos aislados de nuestro mundo, completamente solos, desnudos, desarmados...

¡Es un milagro que todavía no nos hayan bajado dando vueltas, girando sobre nosotros, zamarreándonos! Hemos desistido de tomar altura por encima del zafarrancho. He gastado la mitad de mis municiones. Hay que tratar de recuperar la compañía.

Jacques descubre súbitamente en el medio del cielo mechado de paracaídas y de aviones en fuego, cuarenta Focke Wulfs alrededor abalanzándose sobre cuatro Forteresses que se arrastran y tratan de proteger un Liberator, uno de cuyos motores arde.

¿Qué hacer? Imposible pedir ayuda en esta baraúnda infernal. Todos los Spitfires, hasta perderse de vista, se enredan en **"dogfights"** como torbellinos que parecen tropezarse y saltar sobre las nubes como

los boxeadores contra las cuerdas de un ring.

Un vistazo a mi reloj. Solo dos minutos de combustible. Tanto peor, no será una gran pérdida.

– ¡Hola, Jacques! Largo mi tanque.

Me agacho y tiro vigorosamente del disparador, mientras que Jacques vigila. Aliviado, mi Spitfire da un salto.

–OK, Jacques, tu turno.

El tanque de Jacques cae dando vueltas en una lluvia de combustible.

– ¡Atacando!

Colimater iluminado, dedo sobre el gatillo, juntos rodamos sobre el dorso y picamos sobre los Focke Wulfs dispuestos en abanico alrededor de los bombarderos.

Siempre en picada, observo y me esfuerzo en elegir uno. Atacan por todas partes: de frente, al través, por detrás. Uno de los Forteresses se barrena, lentamente. Otro explota de pronto como un gigantesco obús de **flack**, y la deflagración arranca el ala del que la flaquea a la derecha, un gran hongo oscuro se expande de donde corren brizznas incandescentes. La silueta ahora disimétrica del Forteresse disminuye y se delinea, cae como una hoja muerta. Como clavos nuevos que brillan sobre una pared, uno, dos, cuatro, seis, corolas de paracaídas se clavan de pronto en el cielo...

Desfilo a algunos metros de un Focke Wulf desamparado que arrastra un velo negro, inútil gastar municiones, ya tiene lo suyo.

¡Tengo la sensación de flotar en un acuario lleno de peces locos!

Nada más que motores en forma de estrella, vientres amarillos, cruces negras y planos cuadrados que golpean el aire como nadadores. El aire está rayado de huellas multicolores, y mis ojos parpadean instintivamente.

Aquí estamos, estiro los músculos del vientre al subir los pies para resistir la fuerza centrífuga, compruebo que mi saliva es amarga y tengo la boca casi completamente seca... Antes siquiera de que mi cerebro haya registrado la impresión, mi dedo ha descargado por instinto el fuego. Una ráfaga sobre el Focke que me tironea un instante en el medio de mi parabrisas. ¡Fallé! Sorprendido, pierde el equilibrio y se esconde. Jacques le dispara y también falla, pero es seguido por un

Messerschmitt gris cuyas alas están orladas de fuego.

Aullo:

– ¡Atención, Jacques! ¡Abrete a la derecha!

Rápido apoyo todo mi peso sobre los comandos, la tierra se mueve a golpes de látigo, pero es demasiado tarde, el Messerschmitt está fuera de mi alcance.

Estoy sudando.

Dos Focke Wulfs, delante de mí, atacan en pinza a un Forteresse que va a la deriva como una pelusa.

Un golpe de vista al retrovisor: Jacques está allí.

Los filamentos rojos de mi **colimater** encierran un Focke Wulf verde y amarillo. ¡Dios mío, qué cerca está! Las alas de mi Spit se estremecen bajo los tableteos de los dos cañones, tres disparos, un hipo de llamas y un penacho gris se desprende de su trayectoria.

Un golpe de puño en el estómago: veo una gavilla de luz sobre el flanco de una nube, allí donde estaba el avión de Jacques hace un instante, pero oigo su voz triufante en la radio:

– ¿Has visto esto, Pierre? ¡Lo tengo!

Gracias a Dios se trataba de un Focke Wulf, y aliviado veo con el rabo del ojo su Spitfire que se balancea a unos cuarenta metros de mí.

De pronto, un golpe de trueno, una bofetada ardiente. Mis tímpanos son destrozados por la sirena del aire que penetra con violencia en el hueco que un obús acaba de abrir en mi parabrisas. ¡Bang! otro...

Frenéticamente me aparto. El boche está tan cerca que cierro los ojos bajo el resplandor de sus cañones. Pero Jacques está allí y el Focke Wulf estalla bajo mi nariz como una granada.

Esta vez pierdo por completo la noción de las cosas. Durante diez minutos sigo ciegamente las instrucciones que Jacques me da por la radio; cuando retomo el hilo de mis pensamientos, estamos en medio del Mar del Norte. A mi derecha hay una Forteresse Volante, agu-

jereada como un colador, pero que vuela igualmente, y a mi izquierda se arrastra un Mustang de nariz roja.

Por fin Inglaterra.

A los costados veo cuatro Forteresses estrelladas en los campos.

Aterrizamos tras el cuatrimotor, en Maston, agotados, vacíos de toda substancia.

Aparcamos al lado del Mustang. Presentaciones. El piloto es el famoso mayor Beeson, comandante del séptimo grupo de Mustangs. Es su última misión pues debe ser repatriado a los Estados Unidos la próxima semana.

– ¡Jesús– dice estallando en carcajadas –rápido porque si no el gobierno me manda de vacaciones contra los japoneses!

La fábrica de Schweinfurt ha sido arrasada, pero de 680 Forteresses, solamente un centenar está en estado de volar todavía. Hemos perdido más de doscientos equipos. Doscientos noventa y siete cazas alemanes han sido abatidos, y ciento once de los nuestros.

DESCUBRIMIENTO DEL V-1

1° de diciembre de 1943.

Tengo la impresión de que la RAF tiene un complejo de bombas voladoras.

Desde hace algunas semanas, los alemanes –Hitler a la cabeza– lanzan su campaña de armas secretas y la prensa neutral está llena de historias aterrorizantes de cohetes monstruosos, dirigidos por radio, capaces de transportar a doscientos kilómetros tres toneladas de explosivos, etc...

Leemos los diarios encogiéndonos de hombros...

Una hermosa tarde, sin embargo, todos los pilotos son llamados al **Intelligence Room**. Con cara lúgubre, el Oficial principal de **Inteligencia** despliega un mapa en gran escala del norte de Francia, literalmente erizado de pequeñas banderas numeradas:

– ¡Señores, la situación es grave!– y comienza un discurso poco reconfortante, donde expone sustancialmente los hechos siguientes:

Una de dos: o los boches buscan engañarnos, o realmente están preparando estas armas, y podemos muy bien enterarnos una hermosa mañana de que la mitad de Londres ha sido pulverizada. Preferimos suponer que se trata de un engaño. Pero el Gran Q.G. toma el asunto

en serio, y habla de volver nuestra ofensiva de bombardeos contra todos aquellos lugares marcados sobre el mapa.

–En dos meses, la organización Todt ha emprendido cerca de doscientos emplazamientos. No vamos a dejar que terminen ni uno solo. Los 18 que ven aquí –marcados con las banderas rojas–, en los que el trabajo está avanzado, serán bombardeados mañana por 1300 aviones.

Continuaremos hasta arrasarlas a todas. Ahora, un último consejo. Las más graves sanciones se tomarán contra el primero de vosotros que mencione estos hechos a cualquiera. ¡No hay que asustar a la gente!

Los **Noballs** –era el nombre que nuestro código daba a estos emplazamientos– se multiplicaban como hongos: más demolíamos, más reaparecían. Si era realmente un engaño, los alemanes debían divertirse bastante.

Poco a poco todos los tipos de aparatos fueron movilizados y lanzados contra la **"rocket coast"**, como se llegó a llamar la costa de Boulogne a Cherburgo.

La 184, con sus viejos Hurricanes, fue enviada a la batalla en seguida. Con sus cuatro bombas-cohetes de 60 libras, los desdichados aparatos se arrastraban a 330 kilómetros por hora. Hacía falta un coraje poco común para ir, a esta velocidad, a rozarse en vuelos rasantes, con la **flak** alemana.

Con una inconsciencia y una mezquindad propia de chiquilines, nos burlamos de las aprehensiones de sus pilotos. Ellas eran mucho más comprensibles desde el momento en que se empezaban a recibir los nuevos Typhoons y era verdaderamente difícil hacerlos descender en el momento en que su sueño se realizaba.

Pero no fue mucho el tiempo que nos reímos a sus expensas... El 4 de diciembre, ocho Hurricanes acababan de pasar la costa francesa, cuando una decena de Messerschmitt 109 G los atacaron. El 184, Escuadrón Lider Rosa a la cabeza, se defendió con encarnizamiento. Entorpecidos por sus bombas y no teniendo más que dos 7,7mm contra tres cañones de 20 y dos de 13, los Hurricanes no tenían posibilidades de escapar. Seis fueron abatidos y otros dos se estrellaron en el aterrizaje, sus pilotos resultaron heridos gravemente por balas alemanas.

Y perdimos todas las ganas de reír, cuando se decidió que los Hurricantes fueran escoltados en vuelos rasantes por los Spitfires.

15 de diciembre de 1943.

Llovizna, y las nubes húmedas cruzan el horizonte por encima de los árboles.

Por lo menos hoy vamos a descansar.

Sentado ante un huevo con jamón y algunas tostadas gruesas, bien cocidas y enmantecadas, tomaba mi desayuno en la cantina, preparando un breve programa para la jornada. Por cierto habría un "relax general". Tomaría un baño caliente y luego del almuerzo Jacques y yo iríamos –si su coche se mantenía todavía de pie– a Maidstone. Luego del cine cenaríamos en el Star y después de una vuelta de tragos vendríamos a acostarnos.

–¡Hola! ¡Hola! Operaciones llamando. Los pilotos del escuadrón 602 cuyos nombres damos a continuación deben presentarse inmediatamente en la sala de operaciones.

Furioso, escuché mi nombre entre los ocho a los que llamaban.

Bebo mi café rápidamente, unto una doble capa de mermelada de naranjas sobre mi última tostada y me encamino.

Una vez llegado a "inteligencia" me doy cuenta de que soy el último. Todos están allí, y frente a las caras alargadas, no puedo comprender.

–¡Esos puercos del GGC, no quieren sino que volemos con un tiempo como éste!

Advierto que ocho pilotos de la 184 están presentes. Todo se aclara. Se trata de escoltar a alguien. ¡Encantador!

El Oficial de Inteligencia nos explica sobre el mapa nuestra misión.

Los ocho Hurricanes deben atacar con R.P. el **Noball** n° 79 al sudeste de Hesdin. Como nuestros Spitfires van a 560, mientras que aquellos alcanzan 320, no sería cuestión de escolta, hablando con propiedad.

Deben franquear la costa francesa a las 10h. 12 y enfilar derecho sobre su objetivo. Simlutáneamente, los 4 Spits del B y del A Flight deben patrullar respectivamente Hesdin y Abbeville, listos a interceptar cualquier reacción de la caza alemana.

Sobre el papel parecía sencillo, pero en la práctica...

A las 9h. 40, los Spitfires despegan y se sumergen en la bruma hacia Dungeness.

En el medio de la Mancha, como lo había previsto la meteorología, la visibilidad mejora y el plafond se eleva a 300 metros.

El canal es repugnante esa mañana. Sus olas cortas, empenachadas de espuma, son sucias, glaucas y glaciales.

Como volamos literalmente a ras del mar, hay que prestar atención a las gaviotas, que tienen la perra manía de embutirse a toda velocidad en los radiadores y estrellarse en el parabrisas, cubriendolos de sangre y de plumas.

B. Flight nos deja, dirigiéndose hacia Point-au-Blanc, más al nordeste. Pronto, ligeramente hacia la derecha, los acantilados de Tréport dibujan a pico su masa de tiza blancuzca.

Aceleramos a fondo y los 4 Spitfires parecen deslizarse de una cresta de ola a otra.

Aquí está el estuario del Somme con sus bancos de arena y sus pantanos. ¡Hop! la playa desfila bajo mis alas y manejo suavemente el mango para acompañar el relieve del terreno, volando tan bajo como me es posible.

Seguimos el curso del Somme hasta Abbeville. Todo es calma en un comienzo, nada de **flak**; todo parece desierto y dormido.

De golpe comienza el baile. De cada costado de la orilla, los puestos de D.C.A. ligera alemana abren el fuego. El aire se puebla súbitamente de largas cadenas incandescentes, los trazos de 20 mm, rojos y verdes zigzaguean, dan la impresión desagradable de alcanzarnos entre los ojos y desviarse a último momento hacia un lado u otro.

Rosarios de balas luminosas parten de emplazamientos cuidadosamente camuflados, se cruzan sobre nuestras cabezas o rebotan sobre el río, delante de nosotros.

Los 37 mm. pronto son de la partida y los venenosos copos negros comienzan a surgir de todas partes.

Tenemos que realizar violentos virajes entre los árboles, colgarnos de los setos, la DCA nos acompaña sin darnos respiro. Apenas estamos fuera de alcance de un puesto, caemos bajo el fuego del otro.

Doblamos 90 grados a la izquierda; para mantener la formación paralela, debemos cruzarnos a toda velocidad. De pronto, veo a Ken llegar sobre mí, y tiro de la palanca para evitarlo. Aquello me obliga a dejar momentáneamente la protección del suelo. En seguida tres obuses estallan a algunos metros de mí, uno por encima de mi ala; escucho el crujido de los disparos que tamborilean como el granizo sobre una plancha de zinc.

Derecho frente a mí, entre dos montañas de heno, distingo las bolsas de arena de donde emergen los tubos de un cañón cuádruple de 20 mm. Alrededor, vagas formas grises se agitan locamente.

Un golpe de pulgar sobre el gatillo, mis obuses hieren el parapeto divisorio y las balas de metralla trabajan la tierra alrededor. Una de las parvas se incendia y llevo todavía guardada en mi memoria la impresión fotográfica de uno de los soldados cayendo, destrozado por la ráfaga.

Siempre tratando de evitar los obstáculos y vigilando las líneas de alta tensión que tienden a 30 pies de altura su trampa mortal, observo a Jacques que vuela a 200 metros sobre mi derecha.

Está visiblemente en forma hoy. Varias veces lo he visto pasar cortando los árboles en lugar de esquivarlos. Tal como es, debe estar muy contento; en cuanto a mí, preferiría estar en mi cama, o en cambio, ejecutar un "barrido de caza" a 20.000 pies...

El inconveniente de los vuelos rasantes a 550 kilómetros por hora reside en el campo de visión muy limitado. Se tiene tiempo de evaluar un obstáculo o un objetivo –no se dispone más que de una fracción de segundo para evitar uno y ajustar el otro– antes de verlos escaparse por las alas.

Todos los puestos de la D.C.A. alemana deben estar alertados, pues los rosarios de balas suben por todas partes. Luego de algunos minutos, uno se acostumbra... De pronto los obstáculos desaparecen y se pierden en lo que yo tomo en un primer momento por una gran pradera...

¡Es un aeródromo!

¡Paso por los límites y Jacques en plena mitad!

Ha debido darse cuenta del peligro al mismo tiempo que yo. Una verdadera muralla de **flak** se levanta alrededor de él. A cada instante espero verlo estallar en llamas. Pero está demasiado ocupado como para prestar atención a lo que llama "pequeños detalles".

Acaba de entrever, en un rincón, tres Messerschmitts 109 bajo redes de camufalje. Desesperadamente trata de encuadrarlos en su **colimater**. Jugándose el todo por el todo, reduce el gas a fondo y trata de virar en seco, el ala a ras del suelo. Nada puede hacer, su velocidad es demasiado grande y la ráfaga que tira desesperadamente se estrella contra un muro. Por lo contrario, su maniobra lo lleva justo sobre la torre de control del aeródromo, una edificación de madera de dos pisos, con grandes paredes de vidrio como un mirador.

El efecto de sus dos cañones y de sus ametralladoras sobre un edificio como ése es aterrador. Los vidrios vuelan en pedazos y los proyectiles que atraviesan de parte a parte hacen una masacre en el interior. Veo siluetas que hacen irrupción por la puerta y hasta por las ventanas.

Furiosamente, Jacques conserva el dedo sobre el gatillo y continúa tirando a quemarropa, dando en el blanco.

Los dos boches que ocupan el puesto de guardia sobre el techo, al ver al Spitfire llegar justo sobre ellos, arrojando fuego y llamas, no vacilan: saltan fríamente los dos pisos...

Todo ocurre en un relámpago, como un sueño. Escucho la voz triunfante de Jacques en la radio:

—¡Hola! Pierre, los he sacudido.

Durante todavía diez largos minutos, seguimos con el patrullaje, y aliviados tomamos, indemnes —con algunos pequeños resplandores cerca, por aquí y por allí en los Spits—, el camino de regreso.

Traspasados de sudor, jurando que no nos agarran más, aterrizamos en Detling bajo una lluvia continua y una niebla que se corta con un cuchillo.

—Hogar, dulce hogar...

La "dulce Francia", infestada de boches, decididamente es cada vez menos acogedora.

20 de diciembre de 1943.

Con el rabo del ojo vigilo a los Hurricanes que van a lanzarse al ataque.

El blanco, cuidadosamente camuflado contra el fotómetro vertical, es muy visible en todos sus detalles bajo este ángulo: las líneas de alta tensión terminan en el trasnformador, el bloque de cemento de la sala de control, con sus fuertes antenas, de donde se dirige la bomba voladora...

De cada lado, hábilmente disimuladas entre los arbustos, las curiosas construcciones bajas en forma de **skis**, cuya razón de ser desafía a la astucia de los técnicos y de los Oficiales de Inteligencia de la RAF, y por fin la rampa de lanzamiento, de un largo de cuarenta metros con la punta dirigida hacia el corazón de Inglaterra. Sobre los rieles, un enorme cilindro siniestro de un largo de alrededor de seis metros, con dos embriones de ala...

Diablos, las cosas parecen, en efecto, muy avanzadas...

Alrededor de la **Noball**, una banda dentada, de unos veinte metros de ancho y puestos de DCA ligeros —quince en un radio de ochocientos metros, según la interpretación de las últimas fotos tomadas por los Mustangs de reconocimiento—. Equipados de cañones cuadruples de 20 mm. y, sobre el techo del bloc de control, dos cañones simples de 37 mm.

Los Hurricanes comienzan su picada, se sumergen en la metralla. Los disparos forman un muro movible de acero y de explosivos alrededor del blanco.

Lo inevitable sucede. Impotente, asisto al drama.

El teniente de vuelo Rough-Head, en el momento en que arroja su salva de cuatro cohetes es herido de muerte. Su Hurricane desamparado se endereza con una violencia inusitada, y sube en vertical, con la hélice en cruz. En la cumbre de la trayectoria, con un ala casi desprendida, el avión queda suspendido en el espacio, inmóvil, sostenido de un hilo, luego se va en barrenada.

Como en una pesadilla, veo el Hurricane del W/O Pearce literalmente deshecho por una ráfaga de 37 mm. El timón de cola se desprende, el aparato se destroza en los árboles, sembrando chorros de combustible inflamado.

Los otros dos Hurricanes atacan simultáneamente. El avión del

sargento Clive, tocado de lleno, explota y se convierte en una masa informe de fuego que arrastra una larga cola de humo negro.

Por milagro Bush, el australiano, es más dichoso: no sólo ha llegado a ubicar sus ocho bombas en la sala de control, sino que se desembaraza también de la barrera de **flak**, a pesar de un enorme desgarrón en su fuselaje sin contar dos balas en el muslo y una tercera en los riñones.

Estoy petrificado y conduzco mecánicamente. Todo ha ocurrido en algunas fracciones de segundo.

Siempre fuera de alcance de la DCA, terminamos nuestro circuito y me preparo a retomar el camino de regreso.

Escucho a Ken que separa a Jacques y Danny para escoltar a Bush y que me grita en la radio:

—¡Hola! **Beer** 3 y 4, llévense al "**Hurry-Boy**" a casa. ¡**Beer** 2, atacando a la maldita cosa!

La sangre se hiela en mis venas. Ken está completamente rodeado. Si quiere suicidarse, que se suicide solo.

No fanfarroneo verdaderamente cuando Ken, luego de una larga finta en los valles vecinos, me lleva sobre el objetivo.

—¡Líneas, ataquen!

Nos hundimos, rozando el suelo a tres o cuatro metros. Antes siquiera de que estemos en posición, la DCA nos enfoca.

La precisión de la **flak** alemana es infernal. Cinco puestos me tienen inmediatamente entre sus fuegos cruzados. Con el corazón que se me salta del pecho, trato de desarreglar sus tiros a grandes estocadas de palanca, para hacer que el avión se pueda alejar.

Nada que hacer. Soy alcanzado por tres 20 mm que atraviesan mis planos sin explotar.

No se trata de atacar, sino de salvar la piel. Todos los puestos de **flak** de la región han sido alertados.

Deslumbrado por la cascada de metralla me encojo y muevo la cabeza instintivamente de izquieda a derecha, como para evitarlos. Siento que voy a ser tocado de un segundo a otro y que voy a estallar, sin esperanzas, como los Hurricanes...

Desesperado me lanzo a maniobrar locamente. Jugando el todo por el todo, me lanzo al suelo realizando violentos virajes...

Veo el obstáculo demasiado tarde: una hilera de álamos bor-

deando el canal. Evito el canal instintivamente, apretando a fondo el pedal izquierdo...

Con un estrépito aterrador que resuena en el fuselaje, y un choque que casi me arranca la palanca de las manos, el ala derecha se engancha en la cima de los árboles. No debo más que a la inercia de las cuatro toneladas de mi avión, lanzadas a 540 km por hora, el no golpear contra el camino de sirga de la orilla opuesta.

Aturdido por el choque, paralizado de miedo, por este miedo físico atroz que golpea las entrañas y hace subir a la boca la "acritud de la carne", siento que mis fuerzas me abandonan... Alcanzo a evitar por un pelo una línea de alta tensión, pasando en forma de tromba bajo los relucientes hilos de acero.

Entonces me falla el corazón. Pierdo la cabeza y tiro de la palanca, buscando el refugio del techo de nubes que ruedan grises y oscuras a alrededor de 800 metros de altura.

Pierdo la protección del suelo, y durante algunos segundos que dura mi ascenso, me alcanzan por los cuatro costados: un obús que explota en mi alerón izquierdo, tres balas en mi profundidad y otra a través de una de las palas de mi hélice...

Nunca la sombra húmeda y hueca de los cumulus cargados de lluvia me ha parecido más acogedora.

Necesito alrededor de un minuto para atravesar el colchón de hubes, y de pronto emerjo en plena luz, bañado de sudor como al despertarme de una pesadilla. El cielo azul, el sol reflejado sobre el mar de nubes que desfila debajo de mí, todo es glorioso y tranquilizador.

Pruebo tímidamente los comandos. Mi alerón ha saltado de sus ejes, y no está sostenido más que por una lámina de aluminio. El revestimiento de la cara externa del ala está arrugado como una hoja de papel y el metal brillante aparece entre las grietas de la pintura... mi **fletner** de profundidad, inmovilizado, oprime la palanca.

De regreso a Detling, hago un aterrizaje en episodios. Dos o tres enormes saltos que debo corregir a duras penas.

Ken ya ha aterrizado, algunos minutos antes que yo, y ha roto su aparato en el aterrizaje; su tren, inmovilizado por una bala no descendió, y debió posarse sobre el vientre.

Más tarde, al hacer el **post mortem** de nuestros aparatos, Ken descubrió que un obús había estropeado uno de sus magnetos y atra-

vesado una de sus pipas de escape, sin llegar a explotar.

Mi viejo LO-D tenía para una semana de reparaciones. Además de las averías en los comandos, el fuselaje había sito tocado por tres obuses a la altura de las insignias. Uno de los proyectiles había rebotado sobre uno de mis tubos de oxígeno.

Tuve un hermoso pánico retrospectivo ante la idea de que si el obús hubiera dado en el tubo de lleno, la explosión del gas bajo presión me hubiera transformado en calor y en luz...

ESCOLTAS

21 de diciembre de 1943.

Briefing a las 10h. 30.

Un tiempo magnífico, el frío que raja el pavimento, ni sombra de nubes en el cielo.

Las alas de los Spitfires chorrean, pues el remolque de deshielo a aire caliente acaba de pasar.

La pista está cubierta de escarcha.

Obligado a quitarme los guantes para fijar las correas, tengo las manos heladas y no logro calentármelas. Abro el oxígeno a todo lo que da para reanimarme un poco.

El hielo, estos últimos días, sobre la pista alquitranada, ha provocado toda una epidemia de accidentes más o menos graves: trenes de aterrizaje segados, choques en la tierra, etc., y solamente disponemos de 11 aviones.

Dunbrell, Jacques y yo formamos la sección M.A.X. con el C.O. (Comandante del grupo)

Debemos patrullar con la 132 la región de Cambrai, donde los cazas boches se han mostrado particularmente activos estos últimos tiempos. Subimos a 22.000 pies; luego, como hace un frío glacial, bajamos hasta los 17.000 metros.

Este cielo de invierno es tan puro, tan deslumbrante, que apenas después de veinte minutos de vuelo por encima de Francia nuestros ojos parpadean.

El control nos anuncia una gran formación enemiga en los alrededores, pero es imposible distinguir de qué se trata a través de la luminosidad que nos rodea.

Por prudencia, pues la estación Grass Seed se hace presente, volvemos a retomar la altura...

De pronto, treinta Focke Wulfs están sobre nosotros. Antes siquiera de que podamos hacer un gesto, los brutos abren fuego.

Un torbellino de enormes motores en forma de estrella, de finas alas cortas que siembran relámpagos, de globos con trayectoria que estallan de todas partes, de cruces negras dispersas...

Pánico. Todo el mundo se aparta. En el espacio de un segundo, la impecable formación de combate de dos escuadrillas se rompe, dislocada, desmenuzada en el cielo. ¡Demasiado tarde!

Nuestro bueno y grueso Jonah baja envuelto en llamas y el sargento jefe, el escocés Morgan, barrenando, un ala arrancada por una ráfaga de Mauser.

La 132 no tiene más suerte. Tres de sus pilotos son abatidos. El cuarto –lo supimos más tarde– ha logrado llevar su aparato gravemente dañado hasta la mitad del camino, a través de la Mancha, luego ha saltado en paracaídas y ha sido rescatado una hora más tarde.

Una vez pasada la sorpresa, logramos rehacernos.

El capitán Aubertine que comanda Skittles se encuentra súbitamente aislado: sus números 2 y 4 han sido abatidos y su número 3 se ha evaporado: el pobre Spencer ha recibido un obús de 20 mm a diez centímetros de su cabeza, que ha reducido a migajas el puesto de radio. A medias aturdido contra su placa de blindaje, instintivamente ha tirado de la palanca, abierto los gases y se ha despertado a 36.000 pies, absolutamente solo en el cielo.

Un Focke Wulf se perfila tras el capitán, pero yerra. Arrastrado por su velocidad, el boche lo supera y de cazador se convierte en cazado. Aubertin le arregla cuentas en cinco disparos. Desdichadamente otros cuatro 190 lo toman aparte y no solo no alcanza a ver estallar a su víctima, sino que él mismo apenas si logra escapar luego de una secuencia de movimientos a cinco millas entre los árboles, alrededor de los campanarios de iglesia y entre las calles de los pueblitos. Su Spitfire ha sido alcanzado siete veces.

Durante todo ese tiempo, Jacques y yo –contrariamente a nuestros hábitos bien establecidos– seguimos a Sutherland como dos perros fieles y tenemos el placer de verlo liquidar otro 190 a seiscientas yardas de alcance. El avión boche se desintegra literalmente en el aire, pero el piloto se arroja: luego vemos un paracaidas abrirse por debajo de nosotros.

Danny arroja una ráfaga a un 190, pero falla.

Este sweep ha sido un golpe duro para nosotros. Sobre veintitrés Spits, seis han sido bajados y otros ocho dañados, sin contar el de Williams, del 132, que, herido, ha debido aterrizar sobre el vientre, con las ruedas para adentro...

7 de enero de 1944.

Se trata hoy de una larga misión. Vamos a Reims a buscar una gran formación de Forteresses Volantes americanos y de Liberators que vuelven de Alemania.

La 602 debe cubrir los tres primeros grupos –ciento ochenta bombarderos en total– y la 132 los tres siguientes.

Despegamos a las 12h. 10, luego de un almuerzo tomado a prisa, y subimos hasta los 7.000 metros; estamos entorpecidos por los tanques suplementarios de cuarenta y cinco galones.

Luego de treinta minutos de vuelo, dejamos París a nuestra derecha, que más bien se adivina que se ve, bajo un manto de niebla y de humo.

En el camino, las baterías pesadas alemanas disparan algunas salvas maravillosamente ajustadas que nos tocan de cerca, y se dispersan inmediatamente en el firmamento...

Los copos negros surgen de todas partes. Trepando con el acelerador a fondo con Thommerson, logramos ponernos fuera de su alcance y volver a formar en la patrulla, no sin dificultad.

10h. 50. Los boches parecen reaccionar y los Focke Wulfs deben despegar de todas partes pues el control comienza a agitarse.

Nada todavía en las cercanías.

Pronto un enjambre de puntos negros, seguido de muchos otros, aparece en el horizonte. Aquí están nuestros bombarderos...

Los Thunderbolts y los Lightnings que vigilamos vuelven a su base, y tomamos posición en patrullas de cuatro, a derecha e izquierda de la formación...

Espectáculo imponente el de un show de Forteresses.

La falange de bombarderos, en impecable formación cerrada, a la defensiva –varios macizos bloques de una centena de cuadrimotores, a 8.000 metros de altitud, escalonándose en las tres dimensiones, cada bloque erizado de mil cuatrocientas cuarenta ametralladoras pesadas de 13 mm.– se extiende a lo largo de una treintena de kilómetros...

De cada costado, la escolta de Spitfires se escalona hasta perderse de vista.

La alta cobertura de Spits VII y IX A, no revela su presencia más que por finos regueros blancos de vapor.

La visibilidad hoy es espléndida. El cielo es de un azul índigo oscuro que se aclara hacia el horizonte, pasando del esmeralda al blanco lechoso y confundiéndose, a cuatrocientos kilómetros de aquí, con los bancos de bruma del Mar del Norte...

Abajo, Francia se desenrosca como una alfombra mágica. Los apacibles meandros del Sena y de sus afluentes, las sombrías masas de los bosques con curiosas formas geométricas, el damero multicolor de los campos y las praderas, los pueblitos minúsculos e infantiles, las ciudades que ensucian la claridad translúcida del aire con una mancha de humo entrecruzada en los tibios lechos de la atmósfera...

El sol destella a través de los **cockpits** transparentes, y sin embargo siento el hielo que se forma en mi tubo de oxígeno, y los gases de escape se condensan en mil cristales microscópicos, marcando la estela de mi Spitfire en el cielo.

Todo se olvida, la fatiga, el doloroso calambre en mis riñones, las puntadas, el frío que endurece los dedos de manos y pies a través del cuero, de la lana y de la seda...

Aquí y allí, en la formación de Forteresses, hay algunos huecos. De cerca se distinguen los aparatos con uno o a veces dos motores detenidos, las hélices en banderas. Otros tienen los penachos despedazados, aberturas en el fuselaje, alas oscurecidas por el fuego o brillantes de negro aceite que sale de los motores reventados...

Detrás de la formación, se ve a los rezagados, que extendidos hacia la costa, hacia el refugio de uno de los aeródromos avanzados del otro lado de la Mancha, vuelan solamente por un sublime esfuerzo de su voluntad. Se adivina la sangre que chorrea sobre los cartuchos amontonados en la carlinga, el piloto protegiendo los motores sanos, y siguiendo ansiosamente con la mirada la larga estela blanca de combustible que se escapa de los tanques acribillados.

Esos Forteresses aislados son la presa favorita de los Focke Wulfs; también los escuadrones destacan dos o tres pares de Spitfires encargados de llevar a cada uno de ellos a buen puerto; trabajo agotador, pues estos Forteresses averiados se arrastran en un tercio de su potencia total, y aquello conduce a quienes lo escoltan a su límite extremo de autonomía.

Hoy Ken nos envía a Carpenter y a mí para escoltar un Liberator que se mantiene en el aire como por milagro.

Su motor número tres está completamente arrancado, y cuelga, como una masa de chatarra inerte. El motor número 1 se está incendiando, las llamas pellizcan lentamente el travesaño, y el humo se escapa de los palastros de aluminio combados por el calor. Por los desgarrones del fuselaje, los sobrevivientes arrojan hacia afuera todo el equipo superfluo –ametralladoras, tiras de municiones, radio, placas de blindaje...– para aligerar el aparato que lentamente pierde altura.

Para colmo de males, una de las canalizaciones hidráulicas estalla, liberando una de las ruedas del tren de aterrizaje, que, colgando, aumenta aun más la dificultad de avanzar.

A 1.800 vueltas por minuto y menos de 2 boots, 320 km por hora, tenemos que zigzaguear para mantenernos a su altura.

Hace ya más de dos horas que permanecemos encogidos en nuestras cabinas poco confortables y nos encontramos todavía encima de Francia, a veinte kilómetros detrás de la formación principal.

Una decena de Focke Wulfs empieza a merodear alrededor de nosotros, manteniéndose a una distancia respetuosa, como si sospecharan una trampa...

Inquietos, Carp y yo nos esforzamos en seguirlos con la mirada. De pronto nos atacan, de a dos.

Cortos de combustibles como estamos, no podemos hacer frente a una pasada a 180 grados en seco, tirar una corta ráfaga en la dirección aproximativa del boche y volver a tomar inmediatamente nuestra posición por otra rápida de 180 grados.

El manejo se repite una decena de veces, pero logramos mantener a distancia a los Focke Wulfs, que terminan por cansarse, así al menos lo creemos nosotros... Por encima de Dieppe, los cazas boches ceden su lugar a la **flack**. Volamos a unos 3.000 metros.

La DCA alemana abre el fuego con una furia inverosímil. Una verdadera pirámide de copos negros cargados de resplandores aparece en una fracción de segundo.

Violentamente sacudidos por algunos cohetes bien dirigidos, Carp y yo nos separamos, y tomamos altura tan rápido como nos lo permite nuestra escasa reserva de combustible...

El pobre Liberator, incapaz de realizar la menor maniobra violenta, pronto es apuntado. Sin embargo, cuando después de algunos angustiosos segundos lo creemos fuera de tiro, se produce una explosión, y cortado en dos, el gran cuadrimotor desaparece de pronto en una bola de fuego.

Se abren solamente tres paracaidas... El círculo de aluminio incandescente se estrella a algunos cientos de metros de los acantilados, arrastrando hacia la espuma a los ocho miembros restantes del equipo...

Es a fuerza de corazón que aterrizamos en Lymphe, con los tanques vacíos.

Felizmente, por lo general siempre teníamos un poco más de suerte y alcanzábamos a llevar a nuestros protegidos hasta el aeródromo de Detling, donde su llegada provocaba una gran agitación: ambulancias, bombero, curiosos. ¡Qué satisfacción cuando leímos en los ojos de esos pobres muchachos agotados una gratitud sin límites!

En muchos casos fue el apoyo moral de la presencia de un par de Spitfires lo que les daba el coraje de mantenerse hasta el fin, de resistir a la tentación de saltar en paracaídas y de ir a esperar el fin de la guerra en un **"Oflag"** cualquiera...

PARTIDA HACIA LAS ORCADAS

17 de enero de 1944.

Hoy partimos para las islas Orcadas.

Hay una niebla que se corta con un cuchillo y los Harrows no podrán venir a buscarnos.

Alea jacta est: partiremos en tren. Es encantador, algo así como veintiocho horas de viaje más o menos confortable.

Apilamos nuestro equipaje en los camiones y vamos a almorzar al "Star", en Maidstone, donde encontramos a Jimmy Rankin y Yule. Algunas últimas vueltas de cerveza, promesas...

Estoy, como de costumbre, hundido en una multitud de bultos: mandolina, abrigo de piel, etc... felizmente está Jacques para ayudarme.

Al pasar por Londres, todos –veinticuatro pilotos– nos damos una vuelta por **Chez Moi**, club muy elegante y exclusivo, en Soho.

Luego de una media hora, el patrón, temeroso de sus espejos y dorados, y constatando el espanto de su clientela en traje de noche y en smocking, viene a suplicarnos que nos vayamos. Algunos argumentos bien ubicados, tales como el traslado de su magnífico clavel blanco

al ojal de Ken y una amenaza de desvestirlo en público, bastan para calmarlo.

De seis a nueve (nuestro tren es de las 10h. 30) bebemos whisky, cerveza, whisky... A las nueve y media estamos ebrios, cantamos los estribillos de escuadrilla.

I belong to Glasgow! sigue a **Pistol packing Mamma** y a **Gentille Alouette**, y poco a poco nos deslizamos hacia una colección de canciones mucho menos honestas. Los consumidores comienzan a sentirse molestos, a enrojecer o a eclipsarse discretamente...

Robson sube a la mesa, derriba algunas botellas, y comenzamos a corear el grito de guerra de la 602:

–Is it one two two?

–No.

–Is it one, two, three, four, five, six?

–Siiiiiiiiiiiiix!

–Oh?

–Ooooooooooohh!!

–One two!

–Twooo!

–One, two, three, four five!

–Six, Hoooo! twooooooo!!!

El capitán nos recuerda entonces gentilmente que el tren nos espera... Felizmente por lo demás, pues en el momento en que nos levantamos el propietario irrumpe escoltado por dos policías y media docena de policías militares...

Luego de algunos minutos de explicaciones confusas, terminamos por desembarazarnos de ellos y nos sumergimos en el metro, transgrediendo el sentido único de los corredores.

Un civil se permite una reflexión disgustada sobre "esos inútiles de la RAF". Robson y Bob Courly hunden su paraguas en la escalera rodante, que se inmoviliza con un estrépito espantoso. Tomamos por asalto un compartimiento de metro en Picadilly Circus, bajo los ojos espantados de los viajeros y terminamos por llegar a King's Cross.

Apilamos nuestras valijas sobre los carritos eléctricos. Carpenter se instala en los comandos y comienza una cabalgata épica a lo largo de los andenes repletos de pasajeros, accionando a golpes de brazo la campanilla de alarma.

Es una batahola tan grande que el jefe de la estación se presenta, seguido de una imponente escolta de **Military Police**. De poco le vale, pues su magnífica gorra de galones dorados se encuentra algunos minutos más tarde en la valija de Tommy. Esta gorra figura hoy entre los trofeos de la escuadrilla, junto a un casco azul de policía londinense, un birrete de general canadiense y un gorro de coronel de "Panzer Grenadier" traido de Dieppe por Bill Loud.

Los andenes están literalmente negros de gente y con el **black-out** no es fácil reconocerse.

Llegamos por lo menos a encontrar nuestro vagón especial, a la puerta del cual un MP y un control hacen guardia.

Nuestro vagón salón está dividido en dos compartimientos comunicables. Una parte está ocupada por la escuadrilla 129 de Hornchurch que parte también a descansar. En seguida confraternizamos. Un barullo infernal. Cantamos. Las botellas vuelan de todas partes...

Hacia las dos de la mañana organizamos una pequeña partida de rugby, que muere en seguida por falta de combatientes.

A las tres todo el mundo duerme, unos sobre las banquetas, otros bajo las mesas, sobre la alfombra, otros estirados sobre las redecillas del equipaje...

18 de enero de 1944.

Es una lastimosa escuadrilla la que desembarca en Aberdeen hacia las cinco de la mañana...

Despeinados, barbudos, cubiertos de sudor, la boca pastosa, debemos primero descargar nuestro equipaje y transportarlo en camiones y autocars que nos conducirán a Peterhead.

Nos embarcamos en dos gigantescos aviones de transporte Harrows y apilamos nuestro equipaje en el fuselaje. Noto que cada uno se sienta discretamente sobre la bolsa de su paracaídas. Un imbécil comienza a repetir la historia de un Harrow bajado por un Junker 88 durante un viaje similar, algunas semanas antes.

Luego del despegue, todos aprietan los dientes, y cuando el avión arranca lanzamos un suspiro de alivio y comenzamos a sentirnos bien. ¡No por mucho tiempo! El aire está agitado y el aparato comienza a valsear, y a tanguear, a caer en los pozos de aire...

Las risas cesan, y pronto dejan lugar a una expresión general de melancolía verdosa. Este estado patológico refleja la condición de

nuestros estómagos mal repuestos de la corrosiva mezcla de whisky y cerveza...

Todos los pilotos tienen la cabeza entre las manos, los codos sobre las rodillas, y nadie piensa en expresar su admiración por el espléndido paisaje cubierto de nieve que se despliega bajo las alas del avión.

Al término del viaje aterrizamos titubeantes, la garganta apretada y durmiéndonos de pie. Mandamos a todos los diablos al comandante de la Base (Wing Commander R.A.B.) que se esfuerza en hacernos un encantador discurso de bienvenida que debemos escuchar en guardia, bajo las heladas ráfagas de viento.

Skeabrae, en invierno, es una sucursal del polo norte. Sólo Dios sabe qué maniático G.Q.G. de la RAF tuvo un día la idea de instalar una base de caza en estas islas perdidas...

Algunas horas de luz de día; de tanto en tanto un rayo de sol perfora las nubes descoloridas, diluye la bruma ártica y revela un paisaje desolado, las rocas azotadas por el viento que emergen de la nieve espesa.

A algunos kilómetros de nosotros, enmarcado en un capitel de pequeñas islas semejantes a la nuestra, la gran base naval de Scapa Flow encierra tras sus empalizadas de minas y sus redes antisubmarinas, la Home-Fleet.

El papel de la 602 es el de descubrir cualquier tentativa de bombardeo o de reconocimiento aéreo por parte de la Luftwaffe.

Encontramos a nuestros aviones encerrados por columnas heladas en los hangares de la base, esparcidos a los cuatro costados del aeródromo.

Siete u ocho Spitfires V, **clipped, clapped, cropped** y sobre todo, cuatro magníficos Spitfires VIII estratosféricos forman nuestro equipamiento.

Estos Spitfires VIII son aparatos especiales cuyas alas han sido alargadas y que, gracias a sus motores Rolls Royce 67 a dobles compresores y sus cabinas semi-estancas pueden subir casi hasta los 15.000 metros de altitud. Una docena solamente de este tipo de aviones han sido construidos y distribuidos en los cuatro puntos estratégicos de Gran Bretaña.

Nuestros mecánicos los aceptan rápidamente y los atienden con

amor. Nosotros les quitamos las dos ametralladoras de las alas, conservando como único armamento los dos cañones de 20 mm. para aligerarlos.

De tanto en tanto los alemanes arriesgan un Junkers 88 en operaciones de vuelo rasante para tratar de observar los movimientos de la flota, y más recientemente, un avión de tipo desconocido logra tomar fotos de Scapa a 14.000 metros de altura. También mantenemos siempre en estado de alerta inmediata un par de Spits V y dos de nuestros estratosféricos.

Transcurre una semana muy monótona. Un Junkers 88 demasiado audaz se hace bajar estúpidamente por una batería de cañones Bofors bajo las narices de Carpenter y de Ken Charney que vuelven enloquecidos de furor.

Para colmo de males, B. Flight está destacado en las Shetlands, islas que se encuentran a 100 kilómetros al norte de las Orcadas. Conducen mecánicos y cuatro Spits Fire V. Lo lamentamos con hipocresía, tanto ellos como nosotros...

Jacques y yo inauguramos la "vuelta de los huevos". Utilizando el pequeño biplano "Tiger Moth" de la base, hacemos dos veces por semana un raid en el archipiélago, aterrizando cerca de las granjas, y alzándonos con todos los huevos.

Luego de quince días de huevos en el desayuno, en el almuerzo, en la merienda y en la cena, todo el mundo está descorazonado. Ken hasta pretende que comienzan a crecerle plumas en la espalda.

Nieva, hace viento y vuelve a nevar, para variar. Pasamos la jornada asándonos alternativamente el vientre y la espalda alrededor de las famosas estufitas de la RAF. Nuestros pobres mecánicos tienen un buen trabajo con los motores que se hielan, y pasan la mayor parte de su tiempo deshelando las alas de los cuatro aparatos en estado de alerta.

COMBATE EN LA ESTRATOSFERA

21 de febrero de 1944.

La condesa de Ségur titularía la historia de esta jornada "Consecuencias inesperadas de una partida de ajedrez".

Jan Blair y Kelly están en **readiness** de 10h. 30 a 14h. Hace un tiempo magnífico, pero un frío de locos.

No teniendo nada que hacer, Jacques y yo, jugamos al ajedrez...

Al mediodía todo el mundo se va a almorzar, pero nosotros decidimos terminar la partida comenzada.

Con envidia, Kelly mira a los otros irse: el frío horada y, como siempre, él tiene el estómago en los talones.

Terminamos por tenerle lástima y le ofrecemos tomar su lugar. Acepta con alegría, pues hay que admitir que estas **readiness** de alta altitud son demasiado aburridas...

Se van. Nos ponemos nuestros Mae-West, instalamos nuestros paracaídas y nuestros cascos en los dos Spitfires VIII "estrato". Jacques, que todavía no los ha piloteado, pide el nuevo penacho puntiagudo. Cedo, luego de haberlo llamado de todas las formas posibles, y retomamos nuestra partida.

12h. 22. "¡Jaque a la dama!", dice Jacques.

Mi dama está totalmente arrinconada, pero en el momento en que él extiende la mano para tomarla, suena la sirena de alarma.

En la gran baraúnda de combate que sigue, dama, peones, caballos, todo vuela al suelo. Los mecánicos se hunden en el corredor con un estrépito de suelas claveteadas. Salgo por la puerta aullando ¡despegue inmediato!

Jacques salta por la ventana.

En menos de cincuenta segundos, estoy instalado, aplicado, el oxígeno regulado, el motor conectado, mientras que los mecanicos atornillan sobre mí el **cockpit** de la cabina a presión.

Tres cohetes blancos salen del control anunciándonos que la pista está libre. La superficie del aeródromo está helada de tal manera que podemos cortar camino por la hierba para llegar hasta la pista.

A las 12h. 23' 35" exactamente, acelerador a fondo, despegamos y ya el control nos da por radio sus primeras instrucciones.

– ¡Hola! Dálmata Rojo 1, Pandor te llama, un bombardero enemigo se aproxima desde B a la altitud Z para Zebra. Toma altitud a pleno gas en rumbo cero, nueve, cinco. Es todo.

Revuelvo dentro de mi bota para encontrar la tabla de código que he deslizado entre mis mapas. Me irrito y, cuando la encuentro, debo pedir a Pandor que repita sus instrucciones.

Bien, un Boche se acerca de Scapa Flow, a la altitud Z –consulto la tabla– ¡Caramba! Z significa 40.000 pies, es decir más de 13.000 metros de altitud.

Tomo mi rumbo, trepando siempre a plena potencia.

Veo el Spit de Jacques que se balancea a algunos metros y adivino sus ojos fijos en mí bajo los lentes de sol.

Es un espléndido día de invierno –ni la sombra de una nube en el cielo– y el sol ártico apuñala los ojos.

Pongo la calefacción en marcha y regulo la presión en mi cabina estanca.

– ¡Hola! Dálmata Rojo 1, Pandor te llama, el avión enemigo está ahora sobre B. ¡Apúrate!

– ¡Hola! Pandor. Dálmata Rojo L te responde. ¡Salto a toda velocidad en el rumbo 095 grados, estoy ya a la altitud R para Robert!

¿Qué se cree que somos este control? ¿Cohetes? En cinco minutos estamos a 7.000 metros; no está tan mal.

Durante este tiempo reflexiono: este boche debe ser un aparato de reconocimiento. Con un tiempo como este, debe poder tomar perfectamente fotos. La D.C.A. de Scapa Flow no puede tirar a causa de nosotros, evidentemente, y la Marina debe estar echando pestes. Hay que cercar a este avión, a toda costa. Si no tenemos su pellejo, los almirantes tendrán el nuestro al regresar...

Superamos Scapa y continuamos sobre el rumbo 095.

Aquí está, seguramente se trata de nuestro animal. Echo un vistazo hacia atrás y veo la estela blanca que describe un amplio círculo sobre la base naval, alrededor de 3.000 metros por encima de nosotros.

Me pregunto qué clase de aparato puede llegar a ser, ¿uno de esos nuevos Junkers 286? En todo caso, tiene el aire de no hacer nada, y toma sus fotos tranquilamente...

– ¡Hola! Pierre. Rojo dos te llama. Estela de vapor a 6 horas por encima.

Aquí estamos a 10.000 metros, entre el Boche y Noruega.

Si pudiéramos trepar todavía 2.000 metros sin ser vistos, le cortaríamos la retirada.

Abro el acelerador a fondo, seguido fácilmente por Jacques, cuyo Spitfire es superior al mío. El boche, siempre sin inquietarse –creyéndose invulnerable a cierta altitud– comienza una segunda vuelta. La DCA pesada de la flota se enreda, pero los copos negros están claramente por debajo del reguero blanco...

¡13.000 metros! Hace verdaderamente un frío de todos los dia-

blos y abro el oxígeno mucho. Gracias a la cabina a presión no siento punzadas demasiado dolorosas.

La condensación de los gases de escape de nuestros motores, deja sin embargo una espesa estela blanca persistente que se estira y se expande detrás de nuestros aviones como la huella de un navío.

Tenemos el sol en la espalda.

El boche se dirige ahora hacia nosotros, ya sea porque nos ha percibido y trata de superarnos antes de que estemos en condiciones de interceptarlo, ya sea que simplemente ha completado su misión.

Nuestros motores especiales giran magníficamente y nuestras alas alargadas nos llevan sin flotar demasiado en el aire rarificado.

Jacques se ha ubicado paralelamente, a 800 metros de mí, y hemos ganado todavía alrededor de 600 metros, lo que nos lleva a 300 metros alrededor por encima de la altitud de nuestra presa, que está a tres kilómetros de nosotros y se aproxima rápidamente.

Este boche decididamente debe ser ciego.

– ¡Taillu! ¡Jacques! ¿Listo para el ataque?

–O.K.

Nos ha visto, pero demasiado tarde, lo tomamos en forma de tijera. Para nuestra sorpresa, se trata de un Messerschmitt 109 G equipado de dos grandes tanques suplementarios bajo las alas. Brillante como una moneda nueva, está camuflado de gris claro por arriba y azul cielo por abajo. No lleva ninguna insignia de nacionalidad.

Primero da vuelta hacia la izquierda. Pero Jacques está allí, y va hacia él. Corrige su viraje, me ve, y de pronto, con un movimiento continuo muy gracioso, se inclina un poco más y rueda suavemente sobre el dorso, picando en la vertical a la espera de sembrarnos.

Sin vacilar lo seguimos.

Pica directamente hacia el mar gris, que parece inmovilizado, sin una ola.

Está a 800 metros delante de nosotros, con sus tanques siempre prendidos bajo las alas.

La velocidad aumenta de manera vertiginosa. A estas alturas hay que ser muy prudente, pues rápidamente se alcanza la velocidad del sonido, y entonces, ¡atención! Se corre el riesgo de encontrarse enganchado en el paracaídas, en calzoncillos, en menos tiempo del que se necesita para escribirlo.

El boche se sirve a gusto de su dispositivo de superpotencia GM-1 y continúa guardando su avance.

A los 8.000 metros, mi reloj indica 850 kilómetros por hora, es decir, ¡una velocidad real de 1200 kilómetros por hora!

Tengo las dos manos sobre la palanca, y ejerzo toda mi fueza sobre los comandos para mantener al avión en una trayectoria rectilínea. El menor desvío haría saltar los planos. Siento que mi Spitfire, al menos responde al rumbo, y veo que la pintura comienza a crujir sobre las alas, mientras que el motor se acalora.

Los comandos están bloqueados...

Estamos bajando...

15.000 pies: Jacques me supera...

10.000: Jacques tiene docientos metros de ventaja sobre mí, y se encuentra a seiscientos metros del boche. Abre el fuego, justo una corta ráfaga...

El Me-109 se destroza como un papel de seda, estalla como una granada. Un ala vuela en un costado, el motor y la mitad del fuselaje caen a continuación como un torpedo, mientras que los penachos y deshechos dan vueltas en todas partes. Uno de los tanques desciende en espiral dejando tras de sí un reguero de vapor de combustible inflamado...

8.000 pies. Hay que enderezarse.

Me arrojo sobre la profundidad, suave pero firmemente. En el aire más denso los comandos enganchan y veo el horizonte que comienza a perfilarse bajo la nariz del avión, ¡pero el mar está ya allí!

Ya no es más el bloque sólido que veía a 40.000 pies, sino una movediza masa verdosa, orlada de espuma, que rueda bajo mi avión.

Tiro de la palanca, nada que hacer, siento que no voy a poder enderezarme a tiempo.

Entonces arriesgo el todo por el todo: doy una vuelta de manivela a los compensadores de profundidad...

Inmediatamente un velo de sangre se extiende sobre mis ojos, siento mi columna vertebral y mis huesos que se tuercen, un desgarramiento en las entrañas, las mejillas que se estiran hacia las órbitas, co-

mo dedos que me arrancan los nervios ópticos...

Todo es negro. ¡La estructura del avión cruje!

Cuando vuelvo a abrir los ojos, el vertiginoso ímpetu me ha remontado hasta los 4.000 metros. Un hilillo cálido me sale de la nariz y cae sobre los guantes de seda, es sangre. Mi cabeza da vueltas. Vagamente escucho la voz del control en los auriculares, pero la fuerza centrífuga ha dañado las lámparas de mi radio, y no puedo distinguir las palabras...

Estoy solo en el cielo, no veo a Jacques por ninguna parte. Hacia abajo, una gran mancha irisada de nafta y de aceite, una bocanada de humo que el viento lleva, marcan la caída del Messerschmitt.

Pongo el rumbo sobre las islas del horizonte y pronto distingo la gran presa de Scapa Flow que esgrime sus globos brillantes como un collar de perlas.

Me sacuden violentas naúseas, y vuelo por instinto. Solo me reanima pensar en el recibimiento que nos van a hacer cuando aterricemos. Justamente cuando aterrizo, me parece escuchar a Jacques en la radio. Entonces está bien, gracias a Dios.

Me poso a contra pista, y ruedo mecánicamente hasta el **dispersal**, y ni siquiera tengo fuerzas para ayudar a los mecánicos a destornillar mi **cockpit**...

Sutherland, puesto al corriente por el control, está allí con el Oficial de Inteligencia. Ellos me anuncian en seguida que Jacques está sano y salvo, y ha aterrizado sobre el vientre del avión en un campo de la isla de Stromsay, ya que su avión ha sido dañado por las esquirlas del boche.

Entonces todo está bien, y celebramos copiosamente la victoria en la cantina.

Al día siguiente los diarios de Londres llenan sus columnas con la historia. Es para creer que hemos salvado a toda la flota británica. Recibimos telegramas de felicitación, de A.M., comandante del grupo 12, del almirante Ramsay C. in C. Royal Navy, etc...

Jacques ha sido rescatado de su isla en bote automóvil, congelado pero loco de alegría.

ATERRIZAJES MOVIDOS

7 de marzo de 1944.

¡Qué día para la escuadrilla!

Esta mañana, a las 6h 30, Oliver y Danny Morgan parten en la patrulla del amanecer sobre la base naval.

A las 6h. 40, Oliver logra, con una presión de aceite en cero, llegar al aeródromo y aterrizar sin estrépito. Inmediatamente cambia de avión y despega de nuevo.

A las 7h. 25, OPS (Servicio de Operaciones) presa de pánico telefonea anunciando que Oli ha debido realizar un aterrizaje forzoso sobre la minúscula isla de Chimpanzey.

Como de costumbre, yo soy la víctima; me designan para ir a rescatarlo. Embarco conmigo en el Tiger Moth un armero y logro aterrizar sin averías en el campo, lo más cerca posible, donde hay veinte centímetros de nieve y de lodo, con el viento de costado. Oli está allí detenido, con las ruedas enterradas.

Me llevo a Oli mientras que el armero se queda para descargar los cañones y las ametralladoras y desmontar el equipo secreto.

A las 19h. 45, Jacques y yo despegamos para el patrullaje nocturno. El cielo no tiene nubes, la luna en cuarto creciente, pero al ras del suelo hay una bruma muy densa.

Durante un cuarto de hora, a dos mil metros, damos vueltas alrededor del anclaje de la Home Fleet, rodeado de una barrera de globos.

– ¡Atención! Dálmata Rojo Uno, un avión enemigo se acerca desde H hacia el Este, 30 millas en el mar, altitud O de Orange.

–Gracias, Novar, comprendido, así lo hago, es todo.

¡Vamos, vamos, ahora vamos a jugar a las escondidas! Apagamos las luces de posición.

No distingo el avión de Jacques más que por el ligero resplandor de los caños de escape.

A la luz difusa de una ampolla roja fijada en el costado del **cockpit**, decodifico el mensaje con la ayuda de la carta del día.

El boche, según las informaciones que acaban de trasmitirme, debe acercarse desde la estación de radio-locación de Fair-Isle, a menos de mil pies de altura.

– ¡Hola! Dálmata Rojo Uno, siga el rumbo cero seis cero; vaya más rápido si puede, enemigo muy rápido.

Abrimos a pleno los gases y, tan pronto como pasamos las montañas del Mainland, descendemos al nivel del mar. En efecto,es más fácil de distinguir, por la mala visibilidad, un avión de abajo hacia arriba que de arriba hacia abajo, sobre todo por encima del agua...

El control no está bien esta tarde, y luego de habernos hecho seguir una buena docena de rumbos contradictorios entre las pequeñas islas, en la vaga persecución de un hipotético Junkers 88, nos da la orden de volver.

Son las 20h. 30.

La visibilidad es cada vez peor, y Jacques se ve obligado a seguirme en formación encastrada para no perderme.

Me concentro sobre los instrumentos a intervalos regulares, llamo a la estación de radio para obtener el detalle de mi posición.

Terminamos por encontrarnos por encima de la base, que se adivina más que se ve, gracias a las vagas luces rojas reglamentarias que indican las obstrucciones del suelo.

– ¡Hola! Control, Dálmata Rojo Uno te llama. Estoy encima de la base, listo a aterrizar.

En respuesta, el jefe de pista ilumina las rampas de aterrizaje cuyas luces cuidadosamente veladas guiñan en la bruma, indistintas, pero reconfortantes.

La neblina se espesa, pero mientras estén esas luces no voy a perderme... Con nuevas fuerzas gracias a este pensamiento, decido añadir un cuarto de hora de vuelo a mi total de vuelo nocturno, y dejo a Jacques aterrizar primero.

Unos diez minutos más tarde, comienzo a tomar tierra y abro mi **cockpit**, donde una húmeda niebla, con olor salobre, penetra.

Comienzo mi último viraje de 90 grados, que me lleva sobre la rampa, y bajo la palanca del tren de aterrizaje. Reduzco los gases y de inmediato el sonido de la alarma resuena en mis oídos, estridente. Instintivamente, manteniendo los ojos sobre la pista que se acerca, verifico a ciegas la posición de la palanca y la oprimo a fondo. La falta de resistencia que me ofrece revela de inmediato la situación: el comando de transmisión neumática debe haber saltado y las ruedas no están trabadas.

Esta clase de accidente bastante raro es desagradable de día. De noche adquiere proporciones más graves.

De inmediato pongo al **"flying control"** al tanto de la situación abriendo a fondo la palanca del acelerador, vuelvo a tomar altura, lo que me permitirá tratar de bajar mis ruedas por medio de una maniobra violenta.

En tierra comienza el pánico. Por alto parlante se avisa a mi comandante, al comandante de la base, a la ambulancia, al doctor, a los bomberos, etc.

Mis esfuerzos son inútiles, como último recurso uso la botella de óxido de carbono bajo presión, pero sin resultado.

No estoy en vena esta tarde.

Un vistazo a mi termperatura me muestra el termómetro del radiador que sube de una manera alarmante y mi presión de aceite que comienza a descender: 110, 115 grados, 80 libras, 70 libras, 60 libras...

¡Diablos!

En efecto, en el Spitfire tipo V no hay más que un radiador, montado asimétricamente bajo el ala derecha, y la pata oleo neumática de mi tren de aterrizaje ha descendido a la mitad la presión de aire.

Siendo los 120 grados el límite máximo de la temperatura, tengo que tomar una decisión rápida.

–¡Hola! Belltop, control, Dálmata te llama. Ponga el proyector sobre la hierba frente a la torre de control. Cambio.

–Comprendido, Dálmata, así lo hago.

–¡Roger Rojo Uno!

Como tengo que resignarme a aterrizar sin ruedas, antes que salte el motor, no puedo hacerlo en la pista de cemento. Con las chispas y el calentamiento producidos por la fricción de cuatro toneladas de metal a 160 kilómetros por hora, mi aparato se incendiaría inmediatamente.

Las 30.000 bujías del **"floodlight"** iluminan un gran triángulo de hierba frente al control, donde voy a tratar de aterrizar mi Spit sobre su vientre.

El sudor comienza a correrme por la espalda y mi camiseta se pega a la piel como una servilleta empapada de agua fría.

Me preparo lo mejor que puedo para resistir la disminución formidable, de 160 km por hora hasta la inmovilidad absoluta en espacio de treinta metros y medio segundo. Aprieto las correas de mi arnés, que me sujetan firmemente a mi asiento por los hombros y por la cintura, y deslizo hacia atrás el **cockpit** transparente que trabo firmemente; de este modo no arriesgo quedarme encerrado en un vehículo en llamas.

Desabrocho mi paracaídas, deshago mi tubo de oxígeno y antes de retirar mi conexión de radio llamo al control:

–¡Hola! Belltop, Dálmata te llama, voy a aterrizar ahora. Desconecto mi radio. Es todo.

Es el momento. Un haz de chispas continuo se escapa de mi radiador, y el vapor de glicol, irritante y tóxico, comienza a invadir el puesto de piloto.

Aspiro una buena bocanada de aire, y con mano un poco temblorosa disminuyo la velocidad, con la hélice a paso fino, bajo los **volets** y comienzo mi toma de terreno...

Las lámparas que indican los límites del terreno desfilan como líneas de fuego y el triángulo luminoso rueda hacia mí. Doblo a tres o cuatro metros, todavía en la oscuridad...

De pronto, mi avión surge en la ola deslumbrante de luz azul. A ciegas corto los contactos, y cierro los pasos de combustible. Una nube de humo hierve a derecha e izquierda del capot.

Retengo el aliento, los ojos fijos sobre la hierba que pasa bajo mis alas. Adivino la ambulancia que me sigue a toda velocidad, con el coche de los bomberos detrás.

Tiro suavemente de la palanca, todavía, todavía, reduciendo mi velocidad al mínimo –145 kilómetros por hora. Mi hélice debe ahora rozar el suelo, el avión comienza a temblar, y brutalmente adhiero la palanca a mi asiento con las dos manos...

Libre de toda sustentación, el avión se estrella contra el suelo en un ruido espantoso. Trozos de paletas de hélice vuelan, un haz de tierra, de terrones de césped, se levantan arrancados por mi motor que perfora el suelo. El cañón izquierdo se tuerce como una brizna de paja destrozando el ala.

El choque me proyecta hacia adelante con una violencia inusitada, y las correas de seguridad me penetran en la carne, me raspan los hombros. ¡Cielos, menos mal que me sostienen! Si no, me hubiera estrellado la cara contra el **colimater**. Siento un agudo dolor en la rodilla izquierda: los cables de los alerones, saltando, han lanzado violentamente la palanca contra mi pierna.

Arrastrado por la formidable inercia, el avión se levanta sobre la nariz, se sostiene sobre un ala y, durante una angustiosa fracción de segundo, me siento suspendido en el espacio, montado desesperadamente al parabrisas, un pie sobre el tablero de instrumentos, con la tierra erguida como un muro delante de los ojos...

¿Va a caer sobre el dorso?

Con un ruido de trueno que repercute en la caja de aluminio del fuselaje, el avión cae sobre el vientre...

Una última sacudida y el silencio... un silencio que desgarra los tímpanos. Una gota de sudor cae por mi mejilla...

En seguida viene el chirrido del glicol y del combustible vaporizados contra las paredes calentadas al rojo vivo del motor. Un humo espeso comienza a surgir por todos los instersticios del capot...

La campana de la ambulancia me vuelve a la realidad. De un golpe de codo abro la puerta, lanzo mi casco afuera, salto sobre el ala cubierta de tierra, arranco el paracaídas del asiento, y olvidando el lancinante dolor de mi rodilla, me alejo muy rápido del avión...

Recorro algunos metros, vacilo y caigo en los brazos de Jacques sin aliento, que acaba de correr en mi socorro los quinientos metros que separan el lugar del accidente de nuestro **dispersal**.

¡Mi viejo y valiente Jacques!

Apoyado en su hombro, cojeo a salvo hasta los espectadores cuyas siluetas se destacan a la distancia respetuosa, en la luz de los **floodlights**. Los bomberos están ya a punto de rociar el avión con nieve carbónica.

Me siento en el césped. Alguien me ofrece un cigarrillo encendido y los doctores se aprietan a mi alrededor.

Un chirrido de frenos y, desmelenado, mi Squadron Leader surge de su automóvil... Ha abandonado precipitadamente el cinematógrafo cuando el altoparlante anunció que un avión estaba en dificultades.

– ¡Hola, mi viejo Closter! ¿Todo va bien?

Como si fuera el horno, me meten en la ambulancia a pesar de mis protestas, y me llevan hasta la enfermería donde me espera una taza de té bien azucarada con una dosis generosa de rhum. Mi rodilla se ha hinchado y está completamente azul, pero el doctor dice que no es grave. En seguida examina mis hombros donde las correas han trazado dos surcos púrpuras y dolorosos.

¡En realidad, he escapado de una buena!

8 de marzo de 1944.

En seguida después del desayuno voy a examinar las huellas de mi aterrizaje accidentado. El avión yace en el fondo del profundo surco que ha perforado el capot, como la reja de un arado en la tierra gruesa, sembrando en el camino los radiadores de aceite y de glicol. Las paletas de la hélice de material plástico se han quebrado a ras de la cazuela, estallando en miles de trozos esparcidos por todas partes.

Luego tengo que llenar una docena de "informes de accidentes"

y, como de costumbre, el oficial mecánico trata de probarme por A más B que ha sido error mío. Discutimos vivamente, hasta el momento en que, al desmontar la bomba de fluido hidráulico, descubre que el eje está roto. Como no he podido romperlo con los dientes, está obligado a convenir conmigo que he hecho lo que he podido. Sutherland y Oliver, por su parte, rescatan las "notas piloto" del fondo de los cajones para probar que he actuado correctamente en esta circunstancia, y me defienden con energía.

Luego de una movida entrevista con la Station Commander, ante quien hago una larga disertación técnica (de la que por otra parte no comprenden nada), me retiro a la cantina completamente absuelto.

BOMBARDEO EN PICADA

El problema de los Noballs fastidia siempre considerablemente a la RAF, y a nuestro regreso de las Orcadas, se decide equipar a los Spitfires de bombas de 250 kilos, y hacerlos bombardear en picada los puestos de bombas volantes. La 602 y la 132 son los dos grupos cobayos de la historia.

El 13 de marzo partimos con nuestros Spitfires IX B, que hemos recuperado, para Llambeder, al norte del país de Gales, a lo largo del mar, para hacer allí los primeros ensayos.

La técnica del bombardeo en picada con Spitfire es muy particular, ya que la bomba se asegura en el lugar del tanque suplementario, bajo el vientre del avión. Si se bombardea en vertical, la hélice es arrancada por la bomba. Si se bombardea en 45 grados, la visión es dificultosa. Luego de múltiples ensayos más o menos deplorables, Maxie perfeccionó un método:

Los doce aviones del grupo llegan a 3.500 metros por encima del objetivo en escalones muy estrechos. Cuando el jefe de patrulla ve aparecer el blanco bajo los bordes de fuga de su ala, bascula, seguido de su cuadrilla, y pica a 70 grados. Nosotros tomamos el objetivo individualmente en el **colimater**, y bajamos a motor pleno hasta los mil metros. Allí empezamos a reorientarnos contando hasta tres, y se deja caer la bomba.

Es bastante rudimentario, pero luego de quince días, el grupo deja caer sus doce bombas en un círculo de cincuenta metros de diámetro.

Durante las tres semanas que pasamos en Llambeder, somos los animales objeto de curiosidad que todos los altos personajes del Cuartel General Interaliado vienen a visitar. En cada oportunidad hacemos una demostración. Ellos no quieren ser defraudados. Durante la primera visita, el pobre Fox recibe a 700 por hora la bomba de Dumbrell sobre el rostro y salta a último momento en paracaídas. Durante la segunda visita una bomba, la de Maconachie, no se deja desenganchar. Este decide aterrizar con ella y realiza una pasada por encima del terreno para prevenir. Durante la pasada la bomba se desprende y explota en pleno aeródromo, con gran emoción de nuestros visitantes, que terminan cubiertos de barro y tierra...

A decir verdad, que son perpetuos entusiastas y no piensan en otra cosa que no sea trampas y trucos, nadie ve con agrado este tipo de deporte; preferimos esperar los primeros resultados de un ataque realizado contra un objetivo bien defendido por la **flak**, para formarnos una opinión.

Entre tanto, hacemos permanentes "anfi" sobre los **Noballs**.

Luego de los primeros bombardeos masivos en el curso de los cuales en cuatro meses, 6.432 toneladas de bombas habían sido desviadas sobre los puestos de lanzamiento, los alemanes habían estudiado un nuevo tipo de instalación, más simplificada, y construyeron más de cincuenta por mes, muy bien camufladas y difíciles de distinguir. El dispositivo alemán comprendía nueve sectores, cuatro de ellos dirigidos contra Londres, y otros cinco mirando respectivamente hacia Southampton, Portsmouth, Plymouth, Brighton y los puertos de Douvres y Newhaven.

Según las últimas informaciones, la bomba volante, o V-1, es una máquina propulsada por reacción, llevando a una velocidad de alrededor de 680 kilómetros por hora, una tonelada de explosivos a una distancia de 400 kilómetros, y de una precisión muy grande, del orden de los 1000 metros.

Volvemos a Detling el 8 de abril y esperamos sin demasiada impaciencia nuestra primera misión de bombardeo en picada.

13 de abril de 1944.

Ayer, por primera vez, los Spitfires han bombardeado en picada el continente.

La 602 y la 132 atacaron el enplazamiento de lanzatorpedos volantes de Bouillancourt, a veinte kilómetros al sur del Tréport.

Aunque nuestro objetivo estuviera ubicado en una región llena de DCA ligera, los alemanes se sorprendieron de tal modo al ver bajar veinticuatro Spitfires, llevando cada uno una bomba de 250 kilos, que la **flak** no abrió fuego sino cuando ya estábamos fuera de su alcance.

14 de abril de 1944.

Hoy repetimos esta broma en gran estilo. Tenemos que bombardear Ligescourt, al lado del bosque de Crécy. Ya no es tan gracioso, puesto que hay en un radio de 2.000 metros alrededor del objetivo, nueve cañones de 88 mm, y veinticuatro piezas de 20 y 37 mm, sin contar que estamos al alcance de las formidables defensas de Abbeville.

Despegamos a las 12h. 25. Tenemos que atacar los primeros, seguidos de un grupo de australianos (453), mientras que la 132 nos cubrirá contra una posible reacción de los caza enemigos.

Pasamos la costa francesa a tres mil metros y Sutherland nos pone en posición para el ataque:

–Avión de Max, escalón a izquierda. ¡**Go!** (Orden de ejecución inmediata).

Los doce aviones se escalonan en estrecha formación sobre la izquierda. ¡Soy el décimo y no me hago el fanfarrón!

–Avión de Max, objetivo a dos horas abajo.

Distingo el bosque de Ligescourt justo bajo mi ala, y reconozco el objetivo –un puesto de torpedos volantes hábilmente camuflado entre los árboles– de acuerdo con las fotos que nos mostraron en el **briefing**.

Estamos ahora en la vertical. Con el reverso de la mano bajo los contactos que disparan mi proyectil, y levantan el seguro del lanza bombas.

–Max, ataco.

Como un abanico que se despliega, todos los Spitfires pasan sobre el dorso uno tras otro, picando en recta...

La **flack**, esta vez, abre el fuego inmediatamente. Los disparos comienzan a subir hasta nosotros. Los obuses explotan a derecha e izquierda y justo por encima de nosotros se forma una corona de finos copos blancos de auto destrucción de 37 mm., apenas visible contra los cirrus que zigzaguean en el cielo...

Con nuestra pesada bomba, la aceleración es prodigiosa: en algunos segundos hacemos más de 700 kilómetros por hora.

Apenas comienzo a tomar el objetivo en mi **colimater**, cuando las primeras bombas estallan en el suelo: un rápido resplandor seguido de una nube de polvo y de trozos.

Los aparatos de las secciones de Max y Skittles suben ya verticalmente, zigzagueando de todas partes en el cielo, seguidos tenazmente por la D.C.A.

Mi altímetro indica ya mil metros, me concentro en mi punto de mira, tiro suavemente de la palanca para dejar que el blanco se deslice bajo la nariz de mi Spitfire, comienza la reubicación, brutal en esta altitud, mientras cuento en alta voz "uno, dos, tres" y aprieto el botón lanzabombas...

Durante los pocos segundos que siguen, bajo la acción de la violenta fuerza centrífuga, pierdo un poco la noción de las cosas.

Me encuentro suspendido en la hélice, a pleno gas; a dos mil quinientos metros. La D.C.A. parece habernos abandonado. Un viraje a la izquierda me da rápidamente la razón. La 453 comienza su picada. Los aviones arrojan cascadas hacia el suelo y son solamente manchas minúsculas que se estampan en el paisaje...

La **flack** redobla. De pronto hay un resplandor y uno de los Spitfires pasa sobre el dorso dejando un reguero de glicol encendido y se estrella en medio del blanco: un espectáculo horroroso, al que no puedo acostumbrarme.

Es un golpe duro –me explica al regresar uno de los compañeros del piloto muerto–. Bob Yarra era el hermano del famoso "Slim" Yarra de Malta, abatido él también por la **flak**, el último año...

Bob había sido tocado de lleno por un obús de 37 mm. entre los radiadores cuando picaba a 700 kilómetros por hora. Las dos alas

del Spitfire se plegaron inmediatamente bajo el choque, y se desprendieron haciendo saltar de paso los penachos, arrojando los despojos sobre los aviones que lo seguían, y que debieron apartarse violentamente... Tres segundos después, el avión golpeaba contra el suelo y explotaba. Ni sombra de esperanza de sobrevivir.

Decididamente estos **Noballs** comienzan a costarnos caro.

EL DESEMBARCO EN NORMANDIA

El gran momento se acerca. Cuatro de mayo. La escuadra 125 abandona Detling para instalarse en Ford, cerca de Brighton.

El paso de los aviones se lleva a cabo con mal tiempo, y con Ken Charney nuestra patrulla de ocho debe aterrizar bajo una lluvia que golpea y una visibilidad cero en un territorio americano cerca de Dungeness. Hay grupos de Thunderbolts llegados una semana antes de los Estados Unidos. Es la primera vez que los pilotos americanos ven a los Spitfires de cerca. Están estupefactos de ver que se puede volar durante un tiempo semejante (¡caramba, Inglaterra no es California!) y la manejabilidad de nuestros aparatos, nuestros deslizamientos, nuestros acercamientos en S los dejan admirados...

Cerca del fin de la tarde el tiempo aclara y les hacemos una demostración de decolaje en candela. Con nuestros Spit IX B arrancamos del suelo en cincuenta metros, mientras que para un Thunderbolt cargado necesita ochocientos metros. Hago un tonel lento a ras de las margaritas tan pronto como termino de levantar mi tren.

En Ford hay ya un grupo de cazas. Congestión general de las pistas, de los locales, y decidimos alojarnos en una tienda, cerca de los aviones en lugar de habitar un gran galpón muy requerido a diez kiló-

metros del aeródromo, cerca de Arundel.

El empleo del tiempo está sobrecargado. El 8 de mayo, dos bombardeos en picada. El 9 de mayo dos bombardeos en picada, uno de los cuales ataca el famoso viaducto de Mirville.

En Mirville, una cálida recepción de **flak** automático, y el comunicado oficial, publicado en la prensa, es el siguiente:

"Grupos de Spitfires han picado a través de un muro de **flak** para atacar el gran viaducto de Mirville sobre el ferrocarril París–Le Havre. El viaducto tiene 39 arcos. Los Spitfires lo han tocado en el centro y en el extremo norte".

Para los que conocen la sobriedad de las comunicaciones de la R.A.F., la expresión "muro de **flak**" no era una exageración. Por lo demás el bombardeo ha sido bastante lamentable, e ignoro quiénes fueron los dos héroes de la 132 o 602 que tocaron el objetivo. Mi bomba, en todo caso, cayó a más de doscientos metros del viaducto. Gerald y Cannunck han fallado.

El 10 de mayo por la mañana, hago un **"sweep"** –escolta de Marauders– que dura 2h. 20. Encontramos unos boches muy hábiles en una formación mixta de Me 109 y Focke Wulfs 190. Maxie Sutherland baja uno, Jacques probablemente otro, así como Yule. En cuanto a mí, disparo como un asno.

A la tarde del mismo día, volvemos a bombardear en picada la **Noball** 38.

El 11, bombardeo en picada de la **Noball** 27 (Ailly-le-Vieux-Clocher).

El 12, bombardeo en picada de empalme de ferrocarril en Steenbaque.

El 13, dos misiones de bombardeo en picada, de las cuales una es sobre la **Noball** 86, defendida por una **flak** formidable. Mi dispositivo de velocidad constante salta en mi hélice, tengo más miedo que otra cosa.

A este ritmo, pronto caminaremos de rodillas. El bombardeo en picada es muy cansador para el organismo, y hemos tenido algunos casos muy graves de lesiones internas, derrames de sangre en la pleura,

rupturas en el abdomen y otras complicaciones desagradables.

En cuanto a mí, estoy reventado. Felizmente, el 15 de mayo el Capitán de Grupo Rankin es convocado al G.Q.G. de las Fuerzas Aéreas Expedicionarias Aliadas en Uxbridge. Me lleva consigo como ayuda de campo pues –dice él– con mi uniforme francés, doy un poco de "color local".

Las casamatas subterráneas de cemento armado de Uxbridge, que habían protegido el Ground Central Control de la casa británica durante las cruciales horas de la Batalla de Gran Bretaña, se han convertido en el centro de la aviación aliada para el desembarco en Normandía.

Es una verdadera torre de Babel, donde se aprieta una multitud de uniformes rosa y verde oliva americanos, y gris azulado de la RAF. No he visto en mi vida tantas estrellas y galones, hasta el codo. El hombre más minúsculo e insignifcante que pueda encontrarse allí es por lo menos Comodoro del Aire. Los Mariscales del Aire son incontables.

Están Leight Mallory, de la RAF, que es el Comandante en jefe, Quesada, el gran patrón de la caza americana, el general Arnold, C. en C.U.S., Army Air Forces; Doolittle, del raid sobre Tokio, etc.

Compartir el secreto de los dioses no es cosa muy divertida. Tengo los bolsillos repletos de pases, todo el día soy interceptado por los cientos de M.P. que llenan las entradas y los corredores subterráneos iluminados por el neón.

Es difícil lograr una visión de conjunto sobre lo que se planea. La fecha del desembarco parece, sin embargo, haber sido fijada para los primeros días de junio, y la zona comprendida, entre Le Havre y Cherbourg. No parece que todo fuera sobre ruedas. Hay tiranteces entre la RAF y la Octava Armada Aérea Americana.

Yo asisto particularmente a discusiones en el curso de las cuales se trata de fijar numéricamente los efectivos disponibles de la caza alemana.

La producción de aviones de caza destinados a la Luftwaffe, según los informes más exactos de Inteligencia ha sido, en el período comprendido entre el 1 de noviembre de 1943 al 1 de abril de 1944, de 7.065 cazas: de ellos, 150 son a reacción, 4.500 del tipo Messerschmitt 109 G y K y el resto, Focke Wulfs 190 con algunos Messerschmitt 410 bimotores.

Desde el 15 de noviembre al 15 de abril, por el contrario, las bajas de la caza alemana son estimadas como sigue:

878 destruidos, 102 probables y 347 averiados por la caza de la RAF.

73 destruidos, 5 probables y 22 averiados por la D.C.A. británica.

La Octava Fuerza Aérea Americana pretende que sus bombarderos (Forteresses Volantes y Liberators), durante el mismo período, han obtenido los siguientes resultados:

2.223 destruidos, 696 probables y 818 averiados por la DCA británica.

Los ingleses estiman que estas cifras son ridículas. Admiten que los comunicados de prensa den estos resultados para hacer avalar las pérdidas colosales de la Fuerza Aérea en sus raids diurnos, a un público americano que comienza a encontrar la píldora demasiado amarga; pero la RAF rehusa enérgicamente basar sus planes de campaña sobre estas cifras publicitadas fantasiosamente.

La discusión se vuelve ácida. Los ingleses mantienen que es mejor subestimar las victorias, como hacen ellos, gracias a un sistema muy severo de homologación por medio de películas cinematográficas, que tabular a partir de relatos individuales dificilmente controlables. Evidentemente, cuando en un **"box"** de 72 Forteresses Volantes, se tienen trescientos o cuatrocientas ametralladoras disparando sobre una veintena de Focke Wulfs, y cinco son efectivamente abatidos, forzosamente hay varias docenas de hombres que pretenderán, de buena fe, haber abatido por lo menos uno.

Además, parece bastante extraordinario que en un raid como el de Aubsburgo, 900 cazas ingleses y americanos de escolta declaren haber abatido 118 aviones alemanes, mientras que 500 Forteresses pretenden 350 victorias, es decir casi un tercio de los efectivos puestos en línea por la Luftwaffe ese día.

En una misma salida mixta, por ejemplo, sobre el mismo objetivo, en el curso de un combate muy severo, un grupo de la RAF (es decir doce Spitfires del último tipo) pide la homologación de 7 victorias, mientras que un sólo piloto de caza americano declara seis victorias, en circunstancias tales que apenas permitirían homologar una sola, según las normas de la RAF.

Finalmente se decide tomar como cifra base un tercio de las estimaciones americanas para los bombarderos y la mitad de las de los cazas, lo que da la cifra bastante impresionante de 800 victorias para los Forteresses y de 900 para los caza, es decir para el conjunto de las fuerzas aliadas, 2.700 Focke Wulfs y Me. 109, puestos fuera de combate.

Contando los deshechos inevitables, las pérdidas producidas durante los entrenamientos, quedan para la Luftwaffe alrededor de 4.000 cazas de primera línea, de los cuáles unos 2.500 como máximo pueden ser afectados al frente oeste.

A esto, las Fuerzas AéreasExpedicionarias Aiadas pueden oponer en primera línea exactamente 2.371 cazas (1764 de la RAF).

Nos ocuparemos en seguida del plan de operaciones preliminares para los caza en la segunda quincena de mayo.

El 21 de mayo, se decide una ofensiva general contra los medios de tracción del ferrocarril en todo el Norte de Francia y Bélgica.

504 Thunderbolt, 433 Spitfires, 16 Typhoons y 10 Tempest participan en esta operación simultanea, 67 locomotoras son destruidas, 91 gravemente averiadas, nada más que en la región norte de la S.N.C.F.

Desde el 19 de mayo al 1 de junio de 1944, 3.400 salidas de cazas se efectúan sobre Francia, Bélgica, Holanda y Alemania, contra las locomotoras: 257 locomotoras y 183 averiadas gravemente. Estos resultados poco destacables se deben a la inexperiencia de la mayor parte de los pilotos, poco habituados a este tipo especial de objetivo.

Al mismo tiempo, los caza bombarderos deben llevar a cabo un programa muy pesado de ataques contra los puentes camineros y de ferrocarriles: así, se ponen fuera de uso 24 puentes sobre el Sena, 3 en Lieja, y otros en Hasselt, Herenthals, Namur, Conflans (Puente Eiffel), Valenciennes, Hirson, Kons Kartaus, Tours y Saumur.

Tuve ocasión entonces de ver las fotos aéreas tomadas a continuación de los bombardeos pesados de la RAF sobre Trappes, en la noche del 6 al 7 de marzo. Esta importante estación ha sido completamente destruida. 240 bombas de una tonelada como mínimo han alcanzado su objetivo. Los dos tercios de los garages de locomotores han sido arrasados; todas las líneas, incluidas la vía electrificada París-Chartres, destruidas.

Todas las estaciones de distribución de París a Bruselas han sido atacadas y arrasadas en el período abril a mayo.

El plan de aislamiento de la zona elegida empieza a dar frutos.

En seguida debemos preparar en detalle los planes de cobertura del desembarco propiamente dicho, cuya fecha se ha fijado alrededor del 5 de junio.

El papel de la caza consistirá en destruir, el 4 de junio después del mediodía, las tres principales estaciones alemanas de radar, en Jobourg, Caudecote y Cap de Antifer. El 5 de junio, día del desembarco, deberá proporcionar 15 grupos de caza permanentes para proteger los convoyes y las playas.

Se decide que los días J1, J2, J3, se emplearán hasta las reservas estratégicas, lo que hace subir los efectivos a un total de 3483 cazas y cazabombarderos, 2.172 de ellos proporcionados por la RAF.

El programa de construcción de bases de avanzada para nuestros cazas en Normandía se ha elaborado de acuerdo con las previsiones de S.H.A.E.F. Los lugares favorables son ubicados luego de un cuidadoso relevamiento fotográfico, y en principio, el día J más LO, es decir el 15 de junio, debemos disponer, teóricamente, de:

3 E.L.S. (Emergency Landing Strips), franjas de terreno más o menos llanas, de un largo de 1.200 metros y de un ancho de 50, con dos superficies de dispersión, bien despejadas de 100 sobre 50 yardas. Estas pistas deben permitir a los cazas aterrizar, reaprovisionarse y rearmarse. Un personal especialde RAF Commandos con la instrucción técnica suficiente para cumplir esas tareas, ha sido preparado.

8 A.L.G. (Advanced Landing Ground), provistos de una pista con enrejados de 1200 metros por 50, con un terreno preparado para la dispersión y la protección de 48 cazas que permanezcan allí. Se han previsto instalaciones de D.C.A. fijas, así como el alojamiento del personal de navegación y de tierra. Deberán estar ocupadas por ocho escuadras de caza.

Cuerpos especiales de ingenieros, llamados "Airfield Construction Units" partirán desde el día J, con todo su material de bulldozer, rodillos compresores, tiendas, rejas, para realizar este programa.

Los lugares elegidos son los siguientes:

Bazenville, Sainte-Croix-sur-Mer, Camilly, Coulombs, Margragny, Sommervieu, Lantheuil, Plumetot, Longues, Saint-Pierre-du-Mont,

Criqueville, Cardonville, Deux-Jumeaux, Azevilla y Carentan, Chinelle, Picauville, Le Molay y Cretteville.

Después de quince días pasados de este modo en Uxbridge, no estoy disgustado de reunirme con mis camaradas en Ford. Como he tenido que firmar un compromiso de no soltar palabra a nadie de lo que he podido ver o escuchar, no puedo responder a las miles de preguntas con que me persigue todo el mundo. También he tenido que comprometerme a no volar por encima de los territorios ocupados por el enemigo antes del día J a las diez horas. La razón es sencilla. En efecto, puedo ser abatido, y si los interrogadores no sospechan lo que sé –en particular la fecha y el lugar del desembarco–, los alemanes no retrocederán ante nada para hacerme hablar. Para evitar cualquier desfallecimiento, los ingleses, que no quieren correr ningún riesgo y se hacen pocas ilusiones sobre la resistencia humana frente a ciertos argumentos, prohiben a toda persona que conozca aunque sea un fragmento de los planes **Neptuno** y **Overlord**, que atraviesen la Mancha y corran el riesgo de caer prisioneros.

Como consecuencia de las circunstancias atmosféricas, el día J ha sido postergado al 6 de junio. Comprometido por mi juramento, debo esperar 5 horas luego del mediodía para poder volar. Esto me permite asistir al formidable desfile de planeadores y de aviones transportadores de paracaidistas que desfilan al alba, durante horas.

Todo el mundo está inquieto. La 602 hace una salida a las 3h. 55, otra a las 9, una a las 12, una a las 17h. 30 y finalmente una a las 20h. 35. Participo en las dos últimas.

Resulta difícil dar una impresión de conjunto del desembarco tal como lo vemos a vuelo de pájaro.

La Mancha está obstruida por una inextrincable batahola de navíos de guerra, barcos comerciales de todas las toneladas, petroleros, transportadores de tanques, dragadores de minas, todos ellos arrastrando su boya, plateada en el extremo de un bramante.

Nos cruzamos con una media docena de remolcadores que humean y soplan, que arrastran una especie de enorme torre de cemento armado parada sobre un cofre grande como un muelle flotante, es un elemento de puerto prefabricado, llamado Mulberry.

El tiempo no es ideal. La Mancha está cortada por olas cortas y nerviosas que parecen probar los pequeños barcos. Las nubes bajas nos obligan a bajar por debajo de la altitud Z prevista, y a salir de los corredores de seguridad. Es de este modo que nos cruzamos demasiado cerca con un crucero de 1000 toneladas de la clase Southampton, escoltado por cuatro enormes lanzatorpedos. El crucero comienza de inmediato un zigzag desatinado, y realiza con los focos montones de señales que nadie comprende. En lo que a mí respecta no he podido nunca aprender el Morse visual. Para evitar enojos con su D.C.A., le damos la espalda rápidamente...

Costeamos la península de Cotentin. Hay incendios a lo largo de la costa; un torpedero rodeado de pequeñas embarcaciones corre cerca de una isla.

Nuestra zona de patrulla está comprendida entre Montebpurg y Carentan, y tiene como nombre de código Utah Beach. Cubrimos las divisiones norteamericanas aerotransportadas 101 y 83, mientras que la 4 división que acaba de desembarcar marcha sobre Sainte–mére-L'Eglise. No se ve gran cosa. Algunas casas aisladas llamean. Algunos jeeps en los caminos. Del lado americano, practicamente nada.

Dos cruceros bombardean las baterías costeras cerca del fuerte del Ilette.

Hay cazas americanos llenando el cielo, de a pares. Se mueven un poco al azar, se nos ponen encima, vienen a vigilarnos con suspicacia muy de cerca. Cuando parecen demasiado agresivos mostramos los dientes, y le hacemos frente zafándonos. Un Mustang que sale de una nube llega a disparar una ráfaga sobre Graham. El Mustang tiene suerte, pues Graham, cuyo ojo es tan bueno como malo su carácter, abre fuego sobre él y yerra.

La ausencia de reacción por parte de la Luftwaffe es sorprendente. Según los últimos informes de Inteligencia, tienen en Francia 385 bombarderos de gran radio de acción, 50 aviones de asalto, 745 cazas, 450 cazas bimotores nocturnos, aviones de reconocimiento, en total 1.750 aviones de primera línea.

Estos efectivos serán sin duda reforzados si los terrenos no son demasiado bombardeados.

Mi segunda patrulla es una patrulla nocturna sobre Omaha Beach.

Es una pesadilla. La noche es oscura, con nubes bajas. En la oscuridad circulan sin verse centenares de aviones enceguecidos por los incendios que avanzan entre Vierville e Isigny. La batalla parece ser feroz en ese sector. Sobre las playas, el mar barre los restos calcinados de lanchas de desembarco, iluminadas por los disparos de las baterías implantadas sobre la arena.

Todos los pilotos concentran sobre su P.S.V. y tratan sobretodo de evitar los choques. Unos cincuenta Junkers 88 –la primera aparición en bloque de la Luftwaffe– aprovechan para bombardear en picada, un poco al azar, las concentraciones de hombre y de material que se aprietan en la estrecha franja de terreno del "beach head". Escucho en la radio tres pilotos de la 611 que persiguen a seis de esos JU 88, y reconozco la voz de Marquis que grita:

– ¡He bajado a uno de esos bastardos!

En efecto, allí abajo a la izquierda, una bola de fuego cae desde las nubes.

El regreso a Ford, en esta noche de tinta, con la niebla que comienza a levantarse, es casi un deporte. Cuatro grupos de Spitfires llegan juntos al circuito. Sólo se ven luces de posición verdes y rojas que circulan en todo sentido, juramentos en la radio, gran pánico. Casi todos los aviones tienen poco combustible y cubren de insultos al pobre control de pista para conseguir una **"landing priority"**. Como Jacques y yo hemos economizado cuidadosamente nuestro combustible en previsión del aterrizaje, dejamos los accesos demasiado colmados y peligrosos del aerodromo, y subimos a tres mil metros, por encima de la multitud.

Somos los últimos en aterrizar, tranquilamente.

AMETRALLAMOS SAN ANDRES

Los primeros días del desembarco en Normandía no han traido a nuestros **colimaters** las nubes de cazas alemanes esperados.

Jacques y yo hemos decidido realizar un pequeño proyecto que acariciamos desde diciembre último.

En esta época, en efecto, en Detling, habíamos preparado muy cuidadosamente el ametralleo del aeródromo de Evreux-Fauville; un Mustang Recco había hecho germinar este proyecto en nuestras cabezas. Una notable fotografía oblicua traida por aquél mostraba la base boche en sus menores detalles, y una hilera de Focke Wulfs, a los que una nube de mecánicos reaprovisionaba, había llamado sobre todo nuestra atención.

En teoría, era una locura: la **flack** de aeródromo no perdona sino muy rara vez. En la práctica, con un poco de suerte, una pasada por sorpresa bien preparada podía resultar.

Hoy, el problema no es el mismo de diciembre; Evreux-Fauville está demasiado cerca de la zona del frente de desembarco como para estar habitada de manera permanente. En lugar de ese aeródromo, hemos elegido San Andrés del Eure y también Dreux, más adentro, y serán las circunstancias las que decidan.

Se trata ahora de convencer a Sutherland, que se había mostrado inconmovible respecto del asunto de Evreux.

Lo abordamos durante el desayuno, indirectamente. Le sugerimos que nos dejara salir hacia una especie de caza libre. Podríamos despegar a modo de reserva para la primera patrulla de "beach-head" de aquella mañana, y en seguida, si él nos autorizara, romper la formación para virar ligeramente a gran altura alrededor de Caen.

Maxie no está muy convencido, pero a fuerza de argumentos, termina por asentir.

Despegamos a las 9h. 50 detrás de los doce Spits del escuadrón.

A mitad de camino nos apartamos discretamente, y en seguida tomo rápidamente altura. Doblo hacia el S.E., en dirección del estuario del Sena. Jacques está a 400 metros a mi derecha, un poco por encima; de este modo nos cubrimos mutuamente de cualquier sorpresa.

El tiempo es adecuado: 4/10 grados de nubes a dos mil metros. Hubiera preferido, evidentemente, una capa de nubes más baja, que nos hubiera protegido mejor contra la **flack**.

10h. 20. Estamos en vertical sobre Lisieux, cuya basílica de Santa Teresa resalta sobre el verdor que la rodea.

Desde cuatro mil quinientos metros podemos ver los grandes aeródromos alemanes de Fauville, Conches, Beaumont-le-Roger y San Andrés, y a lo lejos, en una mancha de bruma, Dreux.

Damos vueltas en redondo durante un cuarto de hora, escrutando el cielo. Nada en el aire.

Escuchamos todas las longitudes de onda de los diferentes controles. Ninguna información que pueda interesarnos.

¡Bien! Entonces, adelante hacia nuestro aeródromo.

Conches es el más cercano. Un vistazo: a primera vista, todo parece desierto.

Aquí está San Andrés, que siempre ha conservado cierta actividad, según los informes de Inteligencia. Vamos a observarlo de más cerca.

Descendemos en una amplia espiral. Las nubes ocultan el aeródromo en forma intermitente, pero en revancha sirven para disimular-

nos ante el acecho de la **flack**, siempre alerta.

San Andrés parece haber sido terriblemente bombardeado: los **sticks** de bombas se cruzan y entrecruzan sobre la pista, los hangares están en ruinas. Por lo contrario, alrededor de los coquetos lugares en los bosquecillos, en las granjas, están vinculados por pequeños caminos.

¡Hum! esos caminos parecen muy derechos.

Bajamos hasta los 3.000 metros... ¡Ya me parecía! estos caminos son pistas de acceso para aviones, y las granjas, hangares perfectamente camuflados.

¡Abramos los ojos!

Es así. Delante de lo que parece una granja, un rayo de sol recorta la sombra muy clara de dos Heinkels III cubiertos de redes.

– ¡Atención! Jacques, dos Heinkels justo abajo...

– ¡OK, Pierre, esto es magnífico!

Abro los gases, y rehago un circuito para ponernos en posición, con el sol a la espalda, para la picada.

– ¡Sección Max Rose, largo mi tanque!

Arrojo mi tanque suplementario. Y durante ese tiempo las malditas nubes me hacen perder de vista mis dos Heinkels. Estoy casi en buena posición para atacar, pero me parece mejor observar todas las granjas, no hay nada que hacer, solamente un rayo de sol indiscreto que proyectara una sombra reveladora ha podido poner en falta el camuflaje boche. No voy a picar en este terreno sin un objetivo definido y arriesgar que la **flack** me destroce, paseándome en medio del aeródromo en vuelos rasantes a la búsqueda de una presa.

Bato alas para prevenir a Jacques de mi indecisión. Está a algunos metros de mí. Nos comunicamos por medio de señales, por lo menos no es demasiado estúpido. Echo de nuevo un vistazo sobre el terreno. Hay que decidirse, pues vamos a terminar alertando a todo el mundo si damos vueltas en redondo durante horas...

– ¡Mira, Pierre, un boche!

¡Dios mío, un boche! Jacques y yo lo hemos visto simultáneamente, una crucecita brillante, desfilando rápidamente a ras de la pista principal, probablemente un caza.

– ¡En picada!

– ¡Atención Jacques! Tu tanque no se ha soltado...

¡Rápido, rápido, antes de que se meta la **flak**!

El tanque de Jacques no se ha desprendido y lo prevengo.

– ¡Lo sé!

¡Acelerador a fondo, me lanzo en picada –800 por hora–, hay que actuar rápido, esto se vuelve peligroso!

Los detalles aparecen con mayor claridad. Entre los hangares destruidos, hay otros, de una clase distinta, enterrados a medias, cubiertos de césped. Cráteres de bombas, la mayor parte de los cuales ya están llenos. La gran pista principal ha sido reparada cuidadosamente, y los huecos de bombas que la atravesaban (tal como los hemos visto desde cuatro mil metros) son cráteres falsos, artísticamente pintados de modo que den la ilusión de una pista fuera de uso.

Algunas impresiones fugitivas: camiones, hombres que se apresuran...

Vuelvo a tres o cuatro kilómetros del aeródromo y me pego a ras del suelo para guarecerme de la **flak**. Salto las hayas como una tromba.

Allí abajo, en el otro extremo del aeródromo, veo ahora el avión boche como un esbozo, es un Messerschmitt 109.

Desfilo a lo largo de la orilla del terreno y los detalles se graban en mi memoria al pasar:

A la sombra de un bosquecillo, una veintena de Focke Wulfs completamente nuevos, verde esmeralda, calientan sus motores... Un piloto salta desde el ala de su aparato y se deja caer boca abajo sobre la hierba... Algunos Focke Wulfs también a lo largo de un seto... Algunos Messerschmitts 109 en un huerto... Camiones cisternas cubiertos de ramas... Tiendas abigarradas implantadas al azar entre los arbustos...

Este aeródromo que, visto desde los cuatro mil metros parecía desierto, bulle literalmente de aviones y de personal.

Mi 109 se acerca –vira a la izquierda–, doblo hacia el centro del aeródromo para interrumpirlo, subo a cincuenta metros, comienza la **flack**, un primer capitel de disparos equivocados, lejos hacia la izquierda... Y me topo con un segundo Messershcmitts que no había visto,

fascinado por el otro. Demasiado tarde para disparar. Sus ruedas bajan, también sus aletas de aterrizaje. Su fuselaje es gris manchado de ocre y verde, con una gran cruz negra que rodea la carlinga a la altura del puesto de pilotaje...

Paso a algunos metros de él. Probablemente aterriza y debe hacer casi 250 km por hora, yo que hago 750... El piloto ha debido sufrir una crisis cardíaca...

Tengo sobre el otro una ventaja espantosa. La **flak** boche se desencadena sin miramientos hacia él. No debe entender nada. Lo encuadro en el **colimater**, más de quinientos metros, aprieto el disparador, cañones y ametralladoras, una larga ráfaga continua... doscientos metros, tiro todavía... cincuenta metros...

Antes de apartarme tengo tiempo de ver a tres de mis obuses explotar: uno entre el motor y el piloto, otro sobre los penachos, y el tercero corta una de las patas óleo de su tren de aterrizaje.

Lo evito oportunamente y al saltarlo lo veo pasar sobre la espalda y empezar a barrenar...

¡La **flak**, qué **flak**! Densa, rápida, sube paralelamente ondulando, desgranando por todas partes pequeños copos negros venenosos.

Viro hacia la derecha, subiendo desesperadamente hacia las nubes, tres mil metros por minuto en sobrepotencia. ¡Es mucho!

Aun cuando me refugio con un suspiro en las nubes, las largas estelas rojas de los disparos apuñalan la húmeda oscuridad alrededor de mi avión.

¿Qué se ha hecho de Jacques?

Jacques, aunque no ha podido desembarazarse de su tanque suplementario, me ha seguido en mi picada, y luego me ha perdido al atravesar la capa de nubes.

Se ha encontrado en medio del aeródromo, a ras de tierra, algunos segundos después que yo, y naturalmente, ha podido gustar de la **flak**. Entorpecido por su tanque, le ha fallado al segundo Messerschmitt que ha aterrizado bajo su nariz. Continuando derecho frente a sí, en medio de los disparos de D.C.A., ha descubierto

una hilera de Heinkels preparados para colocar minas a los que ha ametrallado. Uno de ellos ha estallado en llamas con una explosión formidable, y otro ha recibido a corta distancia una ráfaga de obuses de 20 mm y de balas incendiarias.

Estrechado cada vez más por la **flak**, indemne por milagro, Jacques logra alcanzarme por encima de las nubes.

Volvemos a pasar juntos en seguida a tres mil metros por encima del aeródromo, que está cubierto por un paraguas de copos negros y blancos de D.C.A.

La **flak** ligera se obstina, aunque estemos ahora fuera de su alcance, y una salva de 88 explota lejos detrás de nosotros.

Mi Messerschmitt 109 se estrella en un campo, en el extremo sur de la pista principal, y los despojos llamean todavía cerca de la mancha blanca de una ambulancia: los camiones ruedan a toda velocidad, en una nube de polvo, hacia el siniestro.

Una columna de espeso humo negro se levanta del costado de los Heinkels de Jacques.

Volvemos por Evreux, volviendo hacia la derecha hacia Le Havre, donde se ven al pasar los refugios de cemento de los U-Boats, medio arrasados por el reciente bombardeo de los Lancasters. A lo largo del estuario, las refinerías de nafta bombardeadas por los Marauders, gran terreno devastado donde no se distingue más que las fundaciones circulares de las cisternas. Una o dos, intactas, emergen como trozos de plata.

Subimos hasta los seis mil metros para evitar la **flak** y para lanzar un vistazo en una nube de ligeros nimbo-stratus donde, algunas horas antes, tres Dorniers fueron abatidos por el **wing** 126 de Johnson.

Ligeramente en picada, ponemos rumbo hacia Ford, donde aterrizamos a las 11h. 33.

Rodando hacia nuestro **dispersal**, bordeamos la sala de Inteligencia. En el vano de la puerta, James Rankin toma sol. Al ver los regueros negros a lo largo de nuestros cañones y de nuestras alas, salta de su **chaise-longue** y corre hacia nosotros.

Sube a una de mis alas y me ayuda a salir.

– ¿Has tenido buena suerte, Closterman?

No demasiado orgulloso de nuestra operación, que constituye también una falta grave de disciplina, le cuento la historia.

Se nos reune Jacques, saltando de alegría. Rankin, guardando las formas, se muestra más bien frío, pero en el fondo no está demasiado disgustado.

Tengo la desgracia de hablar de la **flack** a Maxie, que aterriza algunos minutos más tarde con el escuadrón. Me insulta abundantemente, pues no le gusta perder a nadie por la D.C.A.

Los oficiales de Inteligencia son indiferentes, y se consuelan cuando les describimos las hileras de cazas alemanes camuflados. El G.Q.G., muy interesado por nuestro informe, cierra los ojos antes nuestra locura, y nos convoca para después del almuerzo, a fin de que hagamos algunas aclaraciones suplementarias. Nos hace señalar, sobre los mapas de San Andrés a gran escala, el emplazamiento aproximado de los **dispersals** camuflados, nos interrogan acerca de los tipos de aparatos boches, etc.

Los Mustangs Recco van a bendecirnos, pues ciertamente van a enviarlos a la caida del día a tomar fotografías oblicuas en vuelos rasantes y, luego de nuestra historia de la mañana, serán gentilmente recibidos.

Al día siguiente, tenemos la satisfacción de ver confirmado nuestro informe en el boletín secreto diario del Ministro del Aire, que añade que la Luftwaffe ha reforzado, en efecto, el sector, retirando seis escuadras del frente ruso.

PRIMERA NOCHE EN FRANCIA

11 de junio de 1944.

Estamos en **readiness** después del té, cuando de pronto nos anuncian que tenemos que pasar la noche en Francia.

El informe meteorológico predice neblina sobre la costa sur de Inglaterra para mañana a la mañana, lo que inmovilizaría a los cazas. Por el contrario, hará un tiempo adecuado en Francia y, evidentemente, si los Spitfires no patrullan el "beach-head", la Luftwaffe saldrá forzosamente sobre Normandía y envenenará a todo el mundo.

Para responder ante esta eventualidad, media docena de escuadrones partirán esta noche, aterrizarán como puedan en los aeródromos de campaña medio terminados, pasarán allí la noche y tomarán el alerta al amanecer. Cada piloto debe llevar dos frazadas y una caja de raciones K.

Jacques y yo estamos completamente excitados ante la idea de ser los primeros pilotos franceses que aterricen en Francia. Decidimos ir bien engalanados, y Jacques lleva su cantimplora de cognac para celebrar dignamente la ocasión.

Gran cabalgata en moto hasta las barracas.

Despegamos a las 18h 30 y, luego de la patrulla normal –nada importante como es habitual– nos encontramos sobre Bazenville.

– ¡Hola! Amarillo 3 y 4. ¡Hola! Azul 3, aterrizad los primeros. ¡Buena suerte!

Es verdaderamente muy fino. Sutherland nos ordena que Jacques y yo aterricemos los primeros, sobre suelo francés.

¡Dios mío, qué polvareda! Blanca y fina como si fuera harina, levantada por el viento de las hélices, se infiltra por todas partes, oscurece la atmósfera, nos sofoca, entra en los ojos y en los oídos. Nos hundimos allí hasta las corvas. En un radio de cinco metros alrededor del **landing strip**, el verdor ha desaparecido, la vegetación está cubierta por una capa espesa que es levantada por la brisa más suave.

Dos Comandos, de quienes no distingo más que los ojos bajo una corteza de polvo y de sudor, con la metralleta en bandolera, me ayudan a saltar del avión, y me dicen, riéndose luego de haber reconocido mi uniforme:

– ¡Bien, franceses, bienvenidos a vuestro arruinado país!

Jacques emerge corriendo de un torbellino, con un pañuelo sobre la cara y se estrechan la mano, un poco emocionados por lo menos.

Pisamos el suelo francés tras cuatro años de ausencia.

A decir verdad, en lugar de la profunda emoción que yo esperaba, siento sobre todo un profundo arrepentimiento por haber metido en esto a mi hermoso uniforme nuevo de salida... Me parezco ya mucho más a un Pierrot enharinado que a un oficial del Ejército del Aire.

Un capitán de la división canadiense en su jeep se detiene al pasar para advertirnos:

"Prohibido apartarse del aeródromo. Prohibido pasar de un lado a otro de la pista, no tocar nada. Evitar los sectores de terreno ceñidos por bandas de tela (están minados). Los boches han dejado minas por todas partes y hace apenas media hora, un hombre ha muerto, y otros dos han sido heridos por un franco tirador boche oculto en el bosque, un kilómetro afuera y que observa con telescopio".

Nos reencontramos todos detrás de un seto, donde una cocina rodante nos prepara té, bizcochos y mermelada (todo espolvoreado por este maldito polvo).

Nuestro "strip" está literalmente trufado de DCA, por lo menos una docena de cañones Bofors, en estado de alerta con sus soldados en posición. Cuando nos asombramos de la enorme cantidad de cartuchos vacíos alrededor de las piezas, un sargento responde que esperemos a las once de la noche y comprenderemos...

Pasan dos horas en dispersar los aviones, reabastecerlos con bidones de diez litros; resoplamos, transpiramos, tosemos. Paso el tiempo lamentando la suerte de mi uniforme.

Cuando la noche comienza a caer, abrimos nuestras cajas de raciones, nos comemos sobre el pulgar un trozo de jamón, algunos bizcochos y nos ponemos a buscar un agujero donde pasar la noche.

Registrando con prudencia el huerto vecino, Jacques y yo descubrimos una tienda llena de sillas, mesas, grandes paneles cubiertos de mapas, alfombras de yute. Logramos instalar allí con nuestras frazadas, dos dormitorios casi respetables.

22h. 30 Ahora todo está oscuro. Jacques y yo vamos a conversar y a fumar un cigarrillo con dos oficiales canadienses.

Brillan algunas estrellas. Hacia el sudeste, pueden verse las luminarias de los incendios en Caen. Todo está en silencio.

De pronto, escuchamos el ruido de un avión en el cielo.

–Toma– digo yo –es extraño. Debe ser un bimotor, pero seguramente no se trata de un Mosquito.

Todos levantan la cabeza, tratando de localizar el sonido que parece casi en vertical sobre nosotros.

–No es nada, Pierre– responde Jacques luego de reflexionar un poco –si fuera un boche, la D.C.A. ya hubiera abierto fuego.

Apenas termina de decir esto, un roce característico nos revela que una bomba de grueso calibre cae justo encima de nosotros.

En una fracción de segundo los dos oficiales se han evaporado. Yo desaparezco bajo un camión y Jacques me sigue volando hacia las raíces de un manzano, donde se tira a todo lo largo... Un ruido espantoso. La tierra tiembla, un soplo ardiente nos golpea el rostro y resplandores incandescentes silban en la tienda, los árboles y el camión caen chirriendo sobre la hierba cubierta de rocío.

Entonces la D.C.A. abre el fuego. El cielo, por encima de nosotros se ha convertido en una masa moviente de obús de 40 milímetros que suben ondulando en forma de gruesos haces. Se ve como si fuera pleno día. Nuestros cráneos resuenan en sucesivas deflagraciones. Los estallidos de los obuses caen densamente como la lluvia, arrancan las hojas y las ramas de los árboles, rompen los techos, resuenan sobre los bidones vacíos y los camiones...

Un Spitfire se incendia en algún lugar y el fuego atrae a los Junkers 88 como a mariposas.

Las bombas comienzan a caer densamente; se las puede reconocer según el sonido –las grandes de quinientos kilos, que caen haciendo frrrrooooouuuuu... y las medianas de doscientos y cien kilos, que bajan silbando: fuifuifuiiiiii.... ¡Bang! Una de ellas cae tan cerca que el golpe me arroja al aire, y me hago un enorme chichón contra el diferencial del camión.

Un cañón Bofors, a menos de diez metros de nosotros, tira sin descanso en ráfagas de a cinco obuses. Sus secos ladridos nos destrozan los tímpanos... Ensordecidos, atropellándonos, nos hacemos cada vez más peqeños debajo de nuestro camión y temblamos de miedo.

Hacia la una de la mañana parece haber un poco de calma. Doy una corrida hasta la tienda para buscar nuestras frazadas. Alcanzo a encontrarlas bajo un revoltijo de cajas pesadas y de planchas que han caído cuando explotó la primera bomba. ¡Si hubiéramos estado ahí, hubiéramos recibido todo esto sobre la cabeza!

Vuelvo a nuestro camión, del que ha salido Jacques: se sacude mientras maldice.

De pronto, un haz de disparos se levanta de Arromanches, donde están concentrados los convois, y como una cocinilla a gas en la que los quemadores se encienden sucesivamente, todo el cielo se enciende de nuevo en un abrir y cerrar de ojos. Los proyectores salen de la oscuridad como diablos de una caja y comienzan a tantear las nubes.

En un radio de veinte kilómetros alrededor de nuestro "strip" hay con seguridad tres mil piezas de D.C.A. Como las instalaciones de radar son primitivas y el control nulo, todos estos cañones –Bofors, 3,5 pulgadas, 7 pulgadas, etc...– tiran en barrera un poco al azar, todos a la vez. Las municiones parecen inagotables, y los artilleros mantienen el pie en el pedal.

Los Junkers 88 y los Dornier 217, que se reunen cada cinco minutos en grupos de una docena, evolucionan en medio de este infierno, arrojando bombas por todas partes. Esto no tiene ninguna importancia, pues el "beach-head" está tan lleno de tropas, de depósitos de municiones, de convois de camiones, de concentraciones de tanques, de aviones, etc., que los boches aciertan casi todos sus golpes.

La pesadilla continúa hasta las tres de la mañana. Agotados, muertos de frío, terminamos por dormirnos, para ser despertados una hora más tarde por la sirena de alerta.

Emergemos de nuestro camión, hoscos, sucios, polvorientos, barbudos, los ojos hinchados, la boca pastosa y... ¡casi nos desmayamos de la emoción!

¡Acabamos de pasar la noche bajo un camión cargado de obuses de 20 mm!

Titubeantes, con la respiración detenida, nos reunimos con nuestros compañeros (que no están en mejor estado que nosotros) cerca de la olla donde se hace fila en procura de una gota de té. Aquello va a durar, pues no hay más que cinco gamellas, el té está hirviendo y somos veinticuatro.

Nos encontramos con nuestros dos interlocutores canadienses de la víspera que nos creían pulverizados por la explosión: – ¡Oh! ustedes saben– nos dice uno de ellos modestamente –estamos muy fuertes ahora en el sprint. ¡Desde hace una semana que estamos aquí y ya nos hemos vuelto imbatibles!

En ese instante escuchamos el ruido de varios motores que se acercan. Todo el mundo sube sobre el talud que bordea la pista para ver mejor. ¡Bang, bang, bang! Tres Focke Wulfs en vuelo rasante saltan el cerco en el otro extremo del aeródromo y abren fuego.

Me acuerdo de haber oido silbar algunas balas, explotar algunos obuses frente a mí, levantando nubes de polvo y... pfuittt... Hemos batido a los canadienses en gran escala. En el refugio, una avalancha de pilotos, de gamellas, de té, de bizcochos, de botas de vuelo...

¡Con esta historia, ni siquiera nos ha tocado una taza de té!

Volvemos a Ford a la hora del almuerzo, menos cuatro aviones destruidos o averiados durante el bombardeo.

Pasamos dos horas sentados debajo de una ducha bien caliente.

El programa de construcción de los A.L.G. ha sido considerablemente retrasado en nuestro sector a causa de la inesperada resistencia de los alemanes en Caen, que, según las previsiones, debía ser tomada luego del mediodía del día J.

En realidad, los tres primeros "landing strips" construidos son prácticamente azotados por el fuego de las baterías pesadas de **flak** de 88 mm. Bazenville, donde hemos aterrizado hace cuatro días, y que debía ser nuestro "Advanced Landing Ground" definitivo, ha tenido que ser abandonado.

Finalmente, nuestro territorio será B-11, en Longues. Nuestro personal en tierra, con nuestro escalafón rodante, nuestras tiendas, nuestros camiones, embarca esta noche para preparar la base, y debemos instalarnos definitivamente en Francia, desde donde operaremos, el 18 de junio por la noche.

Han pasado exactamente cuatro años, día por día, desde que el general de Gaulle declarara por la radio de Londres:

"Nada se ha perdido porque esta guerra es una guerra mundial. Los mismos medios que nos han vencido pueden traer un día la victoria".

Volveremos con las armas en la mano.

17 de junio de 1944.

Hoy nos vamos definitivamente a Francia.

La partida se ha fijado para las 8h. 30. Dos minutos antes de partir, reconfortante noticia: las tres cuartas partes de nuestro material ha zozobrado en el torpedeo del TCC que transportaba nuestro personal de avanzada. El Leader Squadron Grant, el médico mayor, ha desaparecido, así como dos de nuestros oficiales de intendencia.

Gran pánico. Cabalgo sobre la moto de Jacques para reunir mis pertenencias. Evidentemente, como siempre, tengo demasiadas cosas que llevarme. Mis mecánicos no hacen más que atornillar y desatornillar de todas partes los paneles móviles de mi Spitfire para tratar de ubicar el máximo de equipaje en el menor espacio. Casi no tengo lugar para sentarme. Dios quiera que no haya combate durante la patrulla porque apenas si puedo mover los comandos. Mi desdichado mecánico me rompe la magnífica botella térmica que Hazel me había regalado. ¡Estoy furioso! Ojalá que la bolsa de mi paracaídas que ha sujetado sobre la instalación de radio no se suelte: ¡seguramente bloquearía los comandos! La placa de blindaje dorsal ha sido desatornillada para ubicar allí mi bolsa de dormir y tres frazadas suplementarias. Mi máquina fotográfica ha sido sujeta a la bomba de mano junto con mi casco de acero.

Tengo conmigo dos enormes salchichones, regalo del cocinero de Ford, mi revólver, municiones, mi chaleco salvavidas lleno de naranjas.

Una vez instalado y asegurado en mi **cockpit**, me rodean de una docena de panes frescos destinados al personal del escalafón móvil, que solamente ha comido bizcochos desde hace ocho horas...

No sabemos todavía dónde tendremos que aterrizar. B-5, que había sido señalado en principio como nuestro **airfield**, ha sido retomado por los alemanes.

Se ha trabajado toda la noche para poner en condiciones el mayor número posible de aviones. En consecuencia, partimos con dieciocho aparatos. La 132 tiene veinte, y la 453 diecisiete. Nuestros Spitfires se amontonan sobre la pista de partida, desordenados. Por un milagro no ocurre ninguna colisión.

Todo el mundo despega sin problemas, y se consigue formarse en grupos de a cuatro. Hago pareja con el capitán, que se verá obligado a volver a Ford después de algunos minutos de vuelo, a causa de algunos desperfectos mecánicos en su avión. La salida transcurre sin incidentes. Algunos minutos después del aterrizaje en B-9 —Bazenville—, estamos en una zanja para protegernos de la habitual nube de polvo, cuando una docena de Messerschmitts pasan patrullando por encima del **landing-strip** para cubrir a dos Focke Wulfs que hacían una pasada ametrallando sobre B-7. Una escuadrilla de Spitfires noruegos entra en danza y un 109 es abatido a algunos centenares de metros de nosotros. El boche salta en paracaídas.

Para todo el día en B-9: calor tórrido, arena, polvo en los ojos,

en la nariz, en los dientes. Nada para comer, ni para beber. Pronto nos quedamos sin cigarrillos. ¡Cuánto lamento mi termo repleto de té bien azucarado! Durante la **readiness** hablo con algunos campesinos que han venido a ver nuestros aviones. A decir verdad, tienen aspecto de burlarse de nuestras operaciones, y los preocupa sobretodo el ver que nuestro **landing strip** avanza sobre sus campos.

Después del mediodía hacemos algunas patrullas, de a cuatro, y arrojamos nuestras bombas sobre objetivos diversos. Me deshago de la mía sobre el puentecito de Mézons.

A las cinco, refrigerio en el patio de una granja. Nos morimos literalmente de hambre. Uno de los nuestros ha logrado descubrir algunos cartones de doscientos cigarrillos, que son como un regalo del cielo. La granja está en el confín de un bosquecillo; todo parece tan tranquilo, tan lejos de la guerra... El gruñir de la artillería que martillea sobre Caen nos llega por bocanadas como los ruidos de la tormenta de una noche de verano.

Sin embargo, delante de nosotros, en un hermoso campo de trigo dorado, que se extiende en el flanco del ribazo, hay tres tanques Sherman calcinados. Muy cerca de allí, a la sombra de un seto de abeto florecido, una tumba recientemente abierta, cubierta de flores, con una simple leyenda clavada en la cruz de madera:

Aquí descansan los restos de nueve soldados y oficiales
del décimo batallón del Royal Armored Corps.
Han muerto por Francia.
Rogad por ellos.
13 de junio de 1944.

Un poco más lejos, detrás del seto, enorme y atemorizador como el cadáver de un monstruo prehistórico, un tanque Tigre, el destructor de los tres Sherman, ha sido alcanzado por un Typhoons lanza bombas-cohete. A primera vista, parece intacto. De más cerca, se pueden distinguir tres pequeños orificios: dos encima de una de las orugas y el otro en plena mitad de la cruz negra pintada sobre la torrecilla, bajo el largo tubo del cañón de 88. Curiosos, Jacques y yo vamos a examinar el interior. Una informe masa negra, hedionda, como caucho quemado ha corrido sobre el asiento del conductor, sobre las cajas de municiones y cubre el suelo. Con una rama, hurgo; una náusea me sube a la garganta cuando desprendo una tibia a la que se adhieren todavía algunos tendones...

Hacia el fin del anochecer, recibimos orden de aterrizar en B-11, es decir en Longues, cerca de Arromanches, donde está instalado nuestro **airfield**.

Ocho aviones deben patrullar hacia el anochecer, en dos secciones. Ken conduce una, yo la otra. Los aviones restantes parten directamente para Longues. Jacques va a encargarse de instalar nuestra tienda.

Patrulla R.A.S.

Aterrizamos en Longues y nos encontramos con agrado junto a nuestros mecánicos. Han trabajado durante tres horas en la preparación de la base y se presentan hirsutos, parecen verdaderos salvajes...

Segunda noche en Francia –cuatro raids boches durante la noche– es evidente que no podemos cerrar los ojos. Curiosos, nos levantamos para admirar los fuegos artificiales de la D.C.A.

PAGAMOS CARO...

Una tragedia atroz.

Hay que desconfiar de los consagrados cazas boches como de la peste: nunca se sabe qué pueden preparar.

17h. 30 Conducidos por A.C.S., atacamos un convoi de camiones en los alrededores de Bény-Bocage. Con estas nubes bajas y la **flack**, el sistema que hoy inauguramos de volar en dos secciones –una de dos aparatos y otra de cuatro– no me parece que sirva.

Hoy vuelo con una excelente sección: Jimmy como número 2, Bruce Dumbrelle como número 3 y Mouse Manson como número cuatro. Con ellos no se necesitan grandes explicaciones radiofónicas. Un simple batir de alas y están en posición **line-abreast**, formación de persecución y de batalla.

– ¡Hola! ¡Pierre, dos aviones a las 11 horas!

Jimmy me avisa que hay dos aviones a lo lejos, adelante, y a la izquierda. Vuelan a ras de los árboles.

A tres mil metros logro identificarlos: son Focke Wulfs.

Aviso a A.C.S. que no responde, hago arrojar los tanques y aceleramos.

A mil metros, abandono la cobertura del suelo y comienzo una candela para ponernos en posición de combate. Inmediatamente nos ven y suben en seguida hacia nosotros.

En este preciso momento, A.C.S. y su número 2 nos cortan, y pasan en medio de nosotros como ciegos. Para evitar una colisión me aparto, pero la formación de la sección se ha roto.

Audazmente los dos **boches** atacan en candela.

Son dos tipos muy fuertes. Su osada maniobra me deja jadeante.

He tomado mis precauciones para tomar la ruta de las nubes, sin esperar que los vería tan pronto sobre nosotros. Con el error de este nuevo **wing-co**, he perdido mi ventaja inicial.

Antes de que pudiera siquiera realizar el menor movimiento defensivo, un enorme motor en estrella está en mi parabrisas, y un chorro de disparos me llega entre los ojos... Instintivamente empujo la palanca, siento el remolino de su hélice en mis penachos, y logro evitar un árbol.

Viro desesperadamente, con la palanca hacia el vientre, a tiempo de ver una terrible deflagración en tierra, cerca de una granja, una gran nube negra. Un ala de Spitfire rebota, arrancada...

A.C.S. y su número 2 han desaparecido...

El segundo Focke Wulf persigue a un Spit completamente enloquecido que logra enfilar dentro de las nubes, no sin haber escupido antes tres o cuatro obuses...

Enfrento al boche que gira tan cerradamente que lo rozo sin poder conseguir una corrección suficiente para dispararle. ¡Atención! este tipo conoce las artimañas.

– ¡Hola, sección Max Rojo, aquí Rojo 2, ayúdame, me han dado!

Es Jimmy que pide socorro.

El Focke Wulf vuelve hacia mí, pérfidamente, deslizándose, y me veo obligado a apartarme tan violentamente que desengancho, y por suerte no logra atraparme, a ras de los árboles, mientras realizo un medio tonel muy arriesgado, con el corazón en la boca.

Tiro a mi vez sobre el Focke Wulf, pero la bestia patina hábil-

mente sobre sus cortas alas y fallo.

Tomo altura en un Immelmann.

La **flack** vuelve a empezar, es el habitual encabalgamiento de flechas rojas y verdes.

A pleno gas subo hacia las nubes.

Los Focke Wulfs han desaparecido; el enfrentamiento ha durado quizás sesenta segundos.

En este momento, enfrente, veo un Spitfire que baja planeando, con la hélice a baja velocidad. De sus radiadores reventados se escapa una larga nube de glicol incendiada...

Al leer la matrícula, siento un golpe en el estómago, que me corta el aliento: LO-S es Jimmy...

Paso muy cerca de él, para ver qué ocurre, y lo llamo:

– ¡Hola, Jimmy! ¿Estás bien?

No hay respuesta.

Quisiera hacer algo, ayudarlo, no estar asistiendo horrorizado e impotente al fin de un buen amigo... En el **cockpit** no puedo distinguir más que una forma vaga, encogida, apretada sobre la palanca, y atrás, en el fuselaje, una serie de desgarrones al sesgo, a espacios regulares...

– ¡Salta! ¡Jimmy, te lo suplico, por amor de Dios, salta!

Lentamente el Spitfire inicia una picada cada vez más acentuada, como si quisiera hacer un **outside loop**. Cierro los ojos, con una amarga náusea en la garganta...

... y sólo queda una hoguera al borde de un camino.

Al volver, siento las lágrimas que corren a lo largo de mi nariz.

Qué va a decir Max. Y todo esto a causa de Clueless Claude. Ojalá que Dumbrell haya vuelto. ¡Hacerse destrozar cuatro contra dos en tales condiciones es una vergüenza! ¡Dios mío, haz que Bruce haya vuelto, no sabría nunca explicar solo este asunto!

Bayeaux... Por fin, Longues.

Un grupo se afana alrededor de un Spit estrellado al borde de la pista. Hago una pasada para verificar. El piloto, Dios sea loado, hace grandes señales. Es Bruce, ileso.

Luego de aterrizar, encuentro a Sutherland agotado. Acaba de

ser relevado de su comando, y la muerte de Jimmy, más la de Mouse Manson, sus dos amigos íntimos, han terminado con él. Cuando conoce las circunstancias, entra en una de sus rabias negras, y junto con el capitán debemos contenerlo para evitar que cometa una locura.

Decidimos ir luego de la cena a ver a James Rankin para hablarle francamente de la espantosa situación que ha creado en la escuadra del nuevo **wing-co**.

Ken Charney toma provisionalmente el comando del escuadrón, mientras espera el reemplazante de Max, y Jonssen, el noruego, toma el B-Flight.

COMBATE EN LA NEBLINA

29 de junio de 1944.

Llueve a cántaros y en los vidrios redondeados de mi **cockpit**, mil arroyitos corren como una cabellera movediza e inagotable.

Bajo la presión del aire, el agua se infiltra por las junturas, se reune en pequeñas fuentes que corren a cada lado del **colimater** y caen sobre mis rodillas. En mis pantalones, en cada muslo, una mancha húmeda se ensancha a cada instante.

Bajo todavía más, entre los árboles que, entre los deshechos, más bien logro adivinar que ver claramente.

Láminas de bruma se cruzan en la cresta de las colinas.

Como una obsesión, repito inconscientemente:

... voy a montarme en una línea de alta tensión... voy a chocar... voy a chocar...

El cielo de golpe se ensancha, y, al salir del banco de lluvia, emerjo en una caverna oscura, de reflejos glaucos como los de un acuarium, flanqueado por columnas de lluvia. Un resplandor fúnebre alcanza a deslizarse entre las masas de nubes, iluminando los pálidos arcoiris que se entrecruzan en el plafond rampante, como telas de araña.

Luego me sumerjo en un vapor opaco que estampa los contornos del paisaje y borra las acechanzas. Los arroyos comienzan a torcerse en mi **cockpit**.

Cada uno de mis virajes para evitar los aguaceros me pierde cada vez más. Mi compás, enloquecido, descalibrado por las violentas maniobras, da vueltas lentamente como un trompo enfermo, se detiene un instante, luego arrepentido, comienza hacia el otro lado. He perdido por cierto el norte.

El estrecho horizonte descubre una serie de colinas desconocidas, obscurecidas por el crepúsculo; los caminos desconocidos se suceden, se entrecruzan, las ciudades hundidas en el barro se confunden. A través de una puerta abierta, por un instante, veo palpitar sobre el umbral la tibia luz de un fuego...

No hay manera de ubicarse. No me atrevo a pedir un rumbo por radio. A cada instante espero desembocar en una zona de **flack**, en medio de un aeródromo o de una estación de maniobras, fuertemente defendida.

Comienzo a sentir la angustia de la soledad: todo es hostil. Espero ver surgir de cada cerco, de cada cruce, de cada borde, el chorro mortal de los disparos.

... estoy perdido... estoy perdido... estoy perdido... perdido... perdido.

¡Tanto peor! Subo a través de esta melaza. Mi horizonte artificial también está descompuesto, pero voy a arriesgarme a subir en P.V.S., en el clinómetro, en la bolilla y en la aguja.

El **cockpit** ahora está cubierto de barro.

Subo derecho, con los ojos fijos en los instrumentos. El avión está sumergido. No veo ni siquiera el extremo de las alas, a las que siento sacudidas por invisibles torbellinos de aire tibio.

Emergo a tres mil metros, en medio de un dédalo de nubes. Inmensos cumulus en forma de torre emergen de allí, suben derecho en el cielo azul hasta vertiginosas alturas, formando cañones, ciclópeos corredores de paredes de nieve deslumbrante.

La sombra de mi Spitfire recortada por el sol parece una marsopa que se solaza en la estela de un navío. Salta de nube en nube, siguiendo los contornos, acercándose, alejándose, desaparece en las grietas escalando las blancas murallas.

Rumbo hacia el norte, subo –fuera del alcance de la **flak**– hacia la costa, donde me será más fácil encontrar el rumbo.

Por lo menos me siento solo, y el sentimiento de independencia que da la caza libre deja lugar a una vaga inquietud. Los boches han recuperado su fuerza en estos parajes, los últimos días, y esta vez preferiría estar acompañado.

Comienzo a vigilar con atención el sol y el azul del cielo. Sobre ese fondo de nubes, mi Spitfire debe destacarse, visible desde kilómetros para cualquiera que se encuentre por encima de mí.

Un vistazo al combustible: todavía alrededor de cincuenta galones.

Pasan los minutos. Debo estar ahora bastante cerca de la costa, y prefiero salir bajo las nubes por encima de Francia que arriesgarme a salir en medio de la Mancha, por encima de un convoi naval americano que tenga fácil el disparo de D.C.A...

Ni siquiera he disparado un obús de mis cañones, y tal vez podría hacer blanco sobre un camión boche.

Cuando rodeo una nube, descubro súbitamente unos diez puntos negros que se acercan a toda velocidad, a una velocidad tal que están sobre mí antes de que pueda esbozar la menor maniobra.

Desfilan a mi derecha.

– ¡Maldito sea...! ¡Son Focke Wulfs!

Me han identificado ellos también y se dislocan en perfecta formación, de a dos, para cortarme la retirada. Estaba a régimen de crucero; ellos hacían alrededor de 580 km por hora; ninguna esperanza de escapar subiendo, dos de ellos por otra parte están ya sobre mi vertical, batiendo alas...

Es necesario que logre enfilar hacia las nubes y los despiste en P.S.V.

Una fracción de segundo, me encuentro en espiral descendiente con un par de Focke Wulfs por encima, otro ejecutando una pasada frontal, uno debajo, y el último que toma posición para cortarme la retirada...

El lanza bombas dispuesto entre mis dos radiadores hace más pesado mi Spitfire y disminuye mi velocidad. Debo desembarazarme de él. Tiro desesperadamente de la empuñadura de seguridad, pero aquella, seguramente escarchada, se resiste... Cubierto de sudor, me

aferro a mi lugar para hacer más fuerza, y tiro entonces con todas mis fuerzas: la empuñadura cede y me quedo con ella en la mano, junto con una porción del cable trasmisor...

Evito una pasada lateral por medio de un rápido patinazo, y antes de que alguna otra sección ataque, apoyándome en los comandos con todo mi peso, invierto mi viraje hacia el lado opuesto...

– ¡Zut!

Mis cañones todavía están bajo **seguridad**, y el Focke Wulf, que ha provocado que yo apretara instintivamente con mi pulgar el disparador, al presentarse en el **colimater**, pasa a diez metros de mí...

¡Dios mío! ¿Qué ha pasado con todos esos boches? ¡No veo más que cuatro!

Confusamente, me acuerdo de la regla fundamental: "¡Cuídate del boche que no ves, este es el que te bajará!"

Tiro de tal modo de la palanca que me velo parcialmente.

Ni siquiera puedo dar vuelta la cabeza, pero siento que los que han desaparecido están allí, encima, esperando solamente la ocasión de abalanzarse sobre mí.

Evito oportunamente una ráfaga de disparos que caen secamente desde lo alto; desdichadamente esta maniobra hace que pierda el terreno dificultosamente ganado hacia mi nube.

Estoy empapado. Un temblor nervioso de mi rodilla izquierda le quita toda fuerza. Me achico dentro de mi **cockpit**, apretando los codos y bajando la cabeza para estar mejor cubierto por la placa blindada dorsal.

Mi máscara de oxígeno, arrastrada por la fuerza centrífuga, se desliza y me obstruye la nariz. No puedo subírmela: tengo las dos manos en los comandos. Trato de respirar por la boca y siento un hilo de saliva que corre a lo largo de mi mentón hasta mi bufanda.

Ahora es solo una cuestión de tiempo. Ellos ya están seguros de tener mi pellejo; sus ataques, coordinados a la perfección –una pasada a la derecha seguida de una pasada a la izquierda– me tomarán en falta de un momento a otro... Mis miembros se vuelven pesados; los tendones y los músculos de mi cuello se contraen, mis arterias golpean en mis sienes, en mis muñecas, bajo mis rodillas...

El polvo, las motas de tierra acumuladas bajo mi asiento, desprendidas por la violencia de mis maniobras, dan vueltas en el **cockpit**

y una gota de aceite sucio me entra en un ojo como un lanzazo.

De pronto un juego de disparos me llega muy cerca. Arrojo una mirada en el retrovisor, y el corazón me sube hasta la garganta: un Focke Wulf 190 seguido de otros tres está a menos de cincuenta metros detrás de mí, con las alas iluminadas por el fuego de sus cuatro cañones.

Recuerdo confusamente haber estado paralizado durante un segundo, helado hasta la médula de los huesos, y haber sentido una brusca bocanada ardiente subirme hasta el rostro. El instinto de defensa ha operado inmediatamente: un golpe de pie al pedal, palanca hacia el vientre contra la cadera, de un solo movimiento continuo, ponen en movimiento mi avión. La violencia de la maniobra me sorprende a mí mismo. Un velo negro pasa delante de mis ojos. Siento entonces como un desgarramiento en el fuselaje: frrraafff... ¡Bang! mi placa blindada dorsal recibe, felizmente, los disparos.

Me encuentro sobre la espalda, y veo a mis cuatro agresores sorprendidos por mi inesperada maniobra, desfilan debajo de mí.

Es el momento. Tiro de la palanca y, verticalmente, enderezando los alerones, me precipito en el colchón de nubes.

¡Salvado!

De un modo u otro, estabilizo mi aparato –más bien mal: mis instrumentos están desarreglados– y lanzo un suspiro de alivio. Todo parece responder. La temperatura de mi motor es normal, ninguna parte vital del aparato parece haber sido alcanzada, por lo menos seriamente.

Evoluciono durante tres o cuatro minutos, cambiando de rumbo cada treinta segundos. Tendría que haberlos rociado de proyectiles; sin embargo, es más prudente salir bajo las nubes que encima, donde ellos deben esperarme.

Ahora estoy más perdido que nunca y solamente me quedan treinta galones de combustible... No hay manera de ubicarme, pues mi mapa no abarca la región en la que me encuentro. Cometo el descuido –me doy cuenta en seguida– de tomar un rumbo nordeste, creyendo haber derivado hacia el oeste en el curso del combate.

Atravieso un ancho curso de agua que no puede ser sino el Sena; pero esto sólo es una referencia vaga: el Sena tiene meandros y la visibilidad es pésima. No me animo a arriesgarme a bajar en Le Havre

pues, a lo largo del río, los alemanes han instalado fuertes posiciones de D.C.A. para proteger los puentes constantemente atacados por los Thunderbolts y los Typhoons.

Hay que tomar una decisión: el combustible disminuye. Reduzco al mínimo la admisión y pongo mi hélice al mínimo de velocidad.

Tengo la impresión de estar a una cincuentena de kilómetros al sudeste de Rouen. Vuelo justo por debajo de las nubes para refugiarme allí, cuando un puesto de **flack** me dispara encima, y bordeo una vía férrea que debe llevarme hasta Rouen sin muchas molestias. Podría –si la ocasión se presentara– dirigir una docena de obuses en una locomotora.

Consideraba estas optimistas perspectivas cuando, a mil metros por delante, se me aparece un avión, que también sigue la línea. Balanceo mi Spit para examinar mejor mi hallazgo; es un avión alemán, un Focke Wulf 190.

Estoy seguro de que no me ha visto. Es por cierto uno de esos bastardos que me han hecho pasar un mal momento; ha debido perder contacto con sus cómplices en la niebla...

Un vistazo discreto a mi alrededor me asegura que estoy solo. Prudentemente, "en puntas de pie", me dispongo a vengarme.

No me animo a abrir demasiado los gases para acercarme, pues no tengo mucho combustible. Me contento con picar ligeramente, transformando mis cuatrocientos metros de altura en velocidad, y me coloco derecho detrás de él en el ángulo muerto de los timones, donde me puede ver, a menos de trescientos metros. El piloto del Focke Wulf, sin conciencia de lo que ocurre, se divierte saltando los postes telegráficos y los cercos a lo largo del balasto, contoneándose de derecha a izquierda, ofreciendo de este modo, por lo demás, un blanco difícil...

Tiro suavemente de la palanca para evitar el efecto de su remezón, y lo ajusto. Ahora llena mi **colimater**, cuya brillante perilla juega sobre su **cockpit**.

Tengo por cierto la impresión de cometer un asesinato cuando oprimo el disparador. Evidentemente la primera ráfaga –la única–

da en el blanco, y el Focke Wulf desaparece en una nube de despojos.

Una vez disipado el humo, lo veo comenzar un viraje hacia la izquierda, con una de las patas de su tren de aterrizaje bajada a medias, con el motor en llamas. Corta una hilera de árboles a lo largo de un camino, cerca de un paso a nivel y se estrella en el campo lindero, donde explota.

Hago dos o tres pasadas para filmar los restos que flamean –para obtener la homologación– y vuelvo a la base.

El regreso es una pesadilla, pues casi no tengo combustible. El Wing Commander Yule me anima por radio, y me da un rumbo directo, agregando, que si lo prefiero, puede guiarme hacia un convoi donde yo podría saltar en paracaídas.

Me gusta por lo menos tratar de volver. Reconozco, al pasar, el viaducto de Mirville que hemos bombardeado en picada algunas semanas antes. Los alemanes han comenzado a reparar sus dos arcos cortados: dirijo una rociada de cañonazos sobre los andamios.

Aterrizo en B-11 con exactamente cuatro litros de combustible en mis tanques, y me hago acreedor de un largo sermón por haberme paseado completamente solo tan lejos sin haber advertido a nadie.

TRES VICTORIAS Y EL FIN

2 de julio de 1944.

–Despegue en alerta, sudeste de Caen, tantos aviones como sea posible.

El aullido de Frank nos saca de nuestro sopor.

¡Gran pánico! ¿Dónde están los pilotos? ¡Están listos los aviones?

La mayoría de los pilotos están almorzando, y como el grupo termina justamente una misión, apenas algunos aviones han sido reabastecidos.

Descuelgo al pasar mi casco, busco un instante mis guantes, luego renuncio a ello; y asegurándome febrilmente mi Mae-West, pido al pasar la longitud de ondas en operación.

– ¡Frecuencia B! ¡Por Dios, despeguen! – me grita Ken que corre ya como un despavorido hacia su avión.

Felizmente mi viejo LO-D está listo, y mis mecánicos, que han escuchado el timbre de alerta inmediato, ya están sobre el ala, tendiéndome el paracaídas apenas ajustado que me pongo como una túnica, mientras que Woody arranca el motor.

Me preparo rápidamente. Ya tres aviones del vuelo B despegan

en una nube de polvo y Ken me espera, con el motor a poca velocidad, en el borde de la pista. Tomo posición y partimos.

El tiempo es malísimo: 8/10 nubes a novecientos metros, 5/10 a dos mil metros y un gran banco de estratus que cubre todo nuestro sector hasta el canal del Orne. A tres mil quinientos metros, hay una capa 10/10 de estrato-nimbus.

Ken y yo logramos reunirnos con Frank, el capitán, y Jonssen el noruego, a mil ochocientos metros por encima de Caen.

El control nos da rumbos vagos para patrullar, siempre abriendo los ojos, a propósito de dos aparatos no identificados que circulan entre las nubes alrededor de nosotros.

Subimos hasta los dos mil metros, justo a nivel de la segunda capa de nubes. A lo lejos, fuera de alcance, algunos puntos negros suspendidos desfilan entre los cúmulus.

De pronto, la voz de Frank resuena en los auriculares

– ¡Atención muchachos, prepárense para apartarse hacia la izquierda!

Inicio un ligero viraje hacia la izquierda, levanto los ojos. Una masa sólida de cuarenta cazas alemanas emerge de las nubes, mil metros por encima de nosotros. Todavía no se los puede identificar –Messerschmitts o Focke Wulfs– pero una cosa es cierta: son boches. No es posible confundirse con la manera en que vuelan, esos golpes de alas nerviosos e inquietos, su formación desordenada a primera vista.

Una bocanada enloquecedora me sube a la cabeza, y mi mano tiembla de tal modo que debo recuperarme tres veces antes de levantar el seguro de mis cañones. Hoy me siento en forma.

El instinto, mecanizado por el largo entrenamiento, opera: aseguro mi cinturón de seguridad, me encojo y subo los pies sobre los pedales de combate.

La excitación penetra en mis músculos por sacudidas, se me detiene en la garganta. Cualquier aprensión desaparece. Mis dedos vibran en armonía con los comandos, las alas del avión me salen de los flancos, y las pulsaciones del motor tiemblan en mis huesos.

Comienzo a subir en espiral.

¡Atención!

Los quince primeros boches dejan caer sus tanques suplementarios de combustible, se despliegan en abanico, y se lanzan en picada hacia nosotros.

–**Beak port! Climbing!**

Acelerando a fondo, tres mil vueltas por minuto, hacemos frente a la avalancha.

Son Focke Wulfs 190.

Mi Spitfire sube a 45 grados, llevado por la hélice. Intercepto al pasar al primer grupo, que pica en fila india sobre la sección de Frank; éste comete el error de picar hacia las nubes sin duda para tomar velocidad, olvidando el principio vital: Nunca des la espalda al enemigo.

Alcanzo a tirar al pasar una ráfaga sobre el jefe de patrulla alemán, cuya ala se ilumina con las explosiones, y tres o cuatro bocanadas de humo blanco se deshilachan en la estela del 190.

Dos Focke Wulfs "nariz larga" ejecutan una cerrada pasada frontal y los disparos de sus Mausers MG 151-20 mm., proyectan largos tentáculos brillantes que ondulan en el aire y se curvan en golpes de látigo bajo mi fuselaje.

El cielo comienza a convertirse en un torbellino, lleno de cruces negras...

En un duelo aéreo realizado a setecientos cincuenta por hora, se siente, más que verse, la presencia de los aviones que giran anónimos, hasta que los ojos sorprenden de pronto a uno de ellos.

¡Aquí está mi adversario!

Es un Focke Wulf. Da vuelta, sus cruces negras subrayadas de amarillo y su **cockpit** cruzando el sol. Bate alas, a la búsqueda, también él, de un adversario.

Aquí lo tengo encuadrado en mi **colimater**. ¿Abriré fuego? Todavía no. Paciencia... no está a mi alcance.

Pero él me ha visto, gira a la derecha y vuelve súbitamente. Dos blancos hilos de vapor aparecen en el extremo de sus alas cuadradas. Comienza una candela, derecho en el cielo, como un cirio. De pronto

pasa sobre el dorso con una violencia tal, que la inercia continúa empujando su vientre verde brillante hacia el sol, a pesar de sus comandos manejados a fondo.

¡Por fin a mi alcance!

Mi pulgar aprieta el gatillo, y mis cañones sacuden como una tempestad las alas del Spitfire. De un golpe de palanca, hago deslizar la muesca luminosa del **colimater** a través del boche, de su hélice que bate el aire lentamente, como un molino de viento patético.

Ahora estoy tan cerca del Focke Wulf que todos sus detalles me saltan a los ojos. Es uno de los "nariz larga" más recientes, con motor Daimler Benz en línea.

Distingo ya las llamitas azules de los caños de escape, el reguero de óxido dejado por los gases ardientes a lo largo de su fuselaje. Su dorso es verde esmeralda, y su vientre claro, como los peces que en otro tiempo pescaba en la Mayenne...

La imagen tan neta, tan clara, de pronto se rompe, se desintegra...

El **cockpit** brillante vuela en estallidos. Mis obuses de 20 mm penetran, destrozan, suben hacia el motor en una danza mortal de explosiones y de chispas que brincan sobre el aluminio.

Luego una erupción de llamas, de humo negro, espeso, que arrastra grumos incandescentes...

Hay que evitar este infierno. Presiono con todo mi cuerpo sobre los comandos y mi Spitfire, al elevarse, me deja la última visión del Focke Wulf desapareciendo, abajo, como una cometa en convulsiones, hacia el sudario de nubes que cubre el canal del Orne...

El drama ha durado apenas algunos segundos.

Nunca he sentido como esta tarde la angustia súbita que oprime la garganta luego de la destrucción de un avión enemigo. Toda la energía almacenada se suelta de golpe y no deja más que una impresión de cansancio. Toda la confianza en uno mismo se desvanece; hay que volver a empezar el agotador trabajo de recomponer la energía, aguzar la atención, acondicionar de nuevo los músculos maltratados. Entonces uno se escaparía gustoso, lanzándose a locas maniobras, como si todos los aparatos enemigos, toda la Luftwaffe junta concentrara su amenaza exclusivamente contra uno...

Y luego la chispa renace, el bloque carne-metal se reconstituye...

A mi derecha, un Spitfire despega y pica detrás de un Focke Wulf; entreveo vagamente la matricula L-B, se trata de Ken. Me hace cubrirlo, y siempre evitando algunas decididas pasadas de varios FW-190, lanzados demasiado rápido para seguirme en un estrecho viraje, desciendo en espiral.

Ken dispara; largos regueros de humo negro y un capitel de cartuchos vacíos se desprende de sus alas.

Absorto, relajo por un momento mi vigilancia.

Surge una sombra y cubre mi **cockpit**. Levanto la cabeza. A diez metros por encima de mí, enorme, un Focke Wulf, con el vientre gris manchado de aceite, me supera. Ha fallado y abre fuego sobre Ken.

Instintivamente reduzco los gases en bloque, tiro suavemente de la palanca, alineo al enemigo en mi **colimater**; a corta distancia abro fuego. El chorro de acero escupido por cuatro ametralladoras y dos cañones a alrededor de cincuenta metros de distancia, se hunde justo en la intersección del ala derecha y el fuselaje. El Focke Wulf, sacudido, patina violentamente hacia la izquierda y, en un haz de chispas, el ala derecha se repliega sobre sí misma, se desprende en un gran movimiento circular, rompe el timón de cola y pasa como una tromba a algunos metros de mí en una lluvia de despojos.

Apenas repuesto de mi sorpresa, otros seis Focke Wulf me atacan, es una danza desenfrenada. Me debato en ella, cubierto de sudor, como un diablo en agua bendita. La palanca se desliza en mi mano húmeda y desnuda, que se desuella.

Ochocientos metros por encima de mí, la sección de Frank se defiende como puede en medio de una masa arremolinada de Focke Wulfs.

La sola manera de librarse de este consiste en mantenerse en perpetuo viraje, mientras que los 190 se conforman con su táctica habitual: ataques en picada seguidos de candelas. Ciertos factores, además, nos dan ventaja. Combatimos a veinte kilómetros de nuestras bases, mientras que los cazas boches están a doscientos kilómetros de

las suyas. Serán los primeros en abandonar el combate.

Sin embargo, me canso de este manejo. Logro pescar a uno que se retrasa: unos diez obuses explotan bajo su vientre, y cae en barrena, con la cola envuelta en espeso humo negro. Seguirlo sería peligroso: tendría sobre mí una docena de atacantes. ¡Bah!, si la homologación es dudosa, me contentaré con saber que lo declaran "probablemente destruido".

No me lamento mucho: tengo otras preocupaciones. Mi cañón izquierdo se traba. Agoto la veintena de obuses que me quedan en mi cargador derecho sobre otro Focke Wulf que atrapo en medio de un impecable tonel. ¿Qué extraña idea es ésta de venir a hacer un tonel en medio de un combate? Como dicen los ingleses, "hay un lugar y un momento para cada cosa".

Un poco disgustados, los Focke Wulfs comienzan a aflojar, y salvo tres o cuatro que siguen luchando duro, los otros toman rumbo hacia el sur.

Aprovecho para eclipsarme discretamente hacia las nubes...

Estoy exultante de alegría: en cuarenta minutos he obtenido tres victorias, dos de ellas homologadas, y he averiado otros dos aparatos.

Me doy el lujo de ejecutar cinco toneles de victoria por encima de Longues, para gran alegría de los campesinos.

Un día, en el G.Q.G. de la Fuerza Aérea Táctica, división 83, el jefe de servicio del personal marcó con una línea roja la ficha del aspirante Pierre Clostermann, 602 Squadron. Añadió al margen:

—**Awarded Distinguished Flying Cross-operational rest from 7-7-1944.**

Esa tarde misma llegaba un telegrama a la P.C. de la escuadra 125:

30 973 P. H. Clostermann debe ser retirado inmediatamente de las operaciones activas vuelta de operaciones terminada stop volverá al Reino Unido stop siete días de permiso stop en seguida se presentará dirección de relaciones aéreas interaliadas y Q.G., comando de vuelo, para nuevo destino luego de consulta Fuerzas Aéreas Francesas

stop ejecución recepción stop confirmen stop firmado Vice Mariscal del Aire H. Broadhurst AOC grupo 83.

Vuelvo de una misión de ametrallaje con Jacques en la región de Saint-Lô.

Hemos sido recibidos por una **flak** desencadenada a lo largo de un caminito lleno de camiones boches.

Una pasada ha bastado para disgustarme. Un obús de 20 mm ha explotado sobre la placa blindada de mi asiento... Prudentemente he subido a mil metros y, a pesar de mi acuciante llamado, Jacques ha hecho tres ataques a través de la barrera de disparos. Su avión está agujereado como un colador.

Bebemos un porrón en la cantina antes de tragar nuestra ración de corned beef y de zanahorias en conserva. Lapseley, que nos observa desde hace algunos minutos con aire molesto, termina por reunirse con nosotros. Pide un vaso de cerveza al barman, lo bebe de un trago, y precipitadamente, como quien se arroja al agua, me anuncia de golpe que voy a ser, por orden superior, retirado de las operaciones.

Esperaba esto desde hace quince días, sin querer creerlo.

El médico del **wing** me había revisado, y, a escondidas, dobló mi dosis de benzedrina para que mis nervios se mantuvieran un poco. El bastardo debe haber hecho un informe.

En fin, se trata de su trabajo, y yo debo estar en un estado pésimo. Jacques mismo ha notado que tengo tics nervioso como un viejo morfinómano. He perdido, es cierto, ocho kilos en quince días.

—Sic transit...

Me da pena abandonar mi escuadrilla, sobretodo ahora. He llegado a ese estado de depresión nerviosa, en el que ya no se tiene miedo de nada, o no hay conciencia del peligro. Es también el momento en que ya no existen los reflejos, en que se pilotea mecánicamente en una especie de beatitud artificial producida por la benzedrina y la fatiga...

Algunas horas más tarde, un Dakota fuertemente escoltado aterriza en B-2.

Es Sir Archibald Sinclair, Ministro del Aire británico, acompa-

ñado del Mariscal del Aire Cunningham, comandante en jefe de la segunda Fuerza Aérea Táctica de la RAF y Vice Mariscal del Aire H. J. Broadhurst, C. en C. de la División Aérea número 83. Es la inspección clásica **"moral-lifting"**, literalmente: "relevamiento de la moral".

El ministro nos pasa revista tal como estamos, sucios, barbudos, cubiertos de polvo, deshechos de cansancio...

No deja de ser cómico el contraste entre el impecable caballero, de pantalón a rayas y saco ribeteado, y esta banda de corsarios del aire con botas, y sus grasosos pañuelos al cuello.

Según las reglas británicas, el caballero en cuestión es de una sangre fría imperturbable. En efecto, un Focke Wulf pasa en vuelo rasante sobre el terreno en medio de su discurso (la D.C.A. abre fuego, los disparos retumban en lluvia con un ruido de trueno), pero él sigue sin siquiera levantar la cabeza.

Jacques me sopla en el oido que tal vez sea muy sordo y muy miope.

Sir Archibald Sinclair se interesa muy particularmente en los tres pilotos franceses del grupo –Jacques, Aubertin y yo– a quienes felicita por sus éxitos, luego sacando una cajita de su bolsillo me entrega discretamente la D.F.C.

Sentado en mi lecho de campaña, cuelgo melancólicamente el moño nuevo de mi D.F.C. en mi uniforme, siempre contemplando el desorden de mis pertenencias, que hay que empaquetar por enésima vez.

Pasan los días a la espera de un barco, exasperantes. Estoy aquí, sentado en la hierba, mientras que los combates suceden a los combates, que mi LO-D, piloteado ahora por Jacques, despega en una nube de polvo dorado, y que las ráfagas de 20 mm rasgan el aire.

Es ahora que comprendo el verdadero sentido de la amistad. Ver a un viejo compañero, un querido hermano de armas partir en misión, y esperar su regreso con angustia, con los nervios a flor de piel... Cuando volábamos juntos era otra cosa.

Johnssen es abatido, luego Carpenter, luego Conoly, uno de los nuevos. Jacques continúa con su aturdidora serie de misiones.

Y el 7 de julio a la noche, con Grank Wolley, que acaba de recibir él también su boleto de regreso, partimos, con nuestro equipaje amontonado en un jeep, para Arromanches.

A las 21 h. 30 embarcamos a bordo del Tank Landing Craft 322. (Chalana transportadora de tanques)

El segundo de a bordo me cede su cabina; voy a acostarme cuando comienza un raid alemán de una violencia inusitada. Me precipito sobre el puente, iluminado por los disparos rabiosos de los Bofors. Los haces de agua de las bombas levantan grandes fantasmas blancos que bailan entre los barcos anclados.

Una explosión sorda, como una pesada puerta que se cierra sobre una bóveda... un gran resplandor... las llamas que suben hasta la luna en seguida velada por una monstruosa pirámide de humo. Es un petrolero que explota.

Luego el ronroneo de los Dorniers se borra.

La D.C.A. se calla.

Permanezco acodado sobre la baranda, con los ojos fijos sobre el acantilado de Arromanches, que se dibuja en el follaje de mástiles y de chimeneas de navíos.

Allí abajo, desde Longues, la canción clara del motor de un Spitfires en un punto fijo se levanta en la noche estrellada. La batalla de Caen cobra furor, pero sin embargo todo parece tan calmo, tan apacible, los sonidos tan lejanos...

Espasmódicamente, el horizonte sur se puebla de resplandores palpitando en un sordo gruñido que rueda sobre la ciudad martirizada.

De tiempo en tiempo, un capitel de disparos sube derecho hacia el cielo y se extingue, como un puñado de estrellas fugaces.

Alrededor de mí solo hay el ruido de la marea que sube, en un relente de aceite pesado y de salmuera. En el agua negra forma círculos rojos el petrolero que se consume.

Se ha terminado. Siento en mis huesos que la liberación de Francia sólo es cuestión de algunas semanas, y que, por una ironía del destino, no voy a asistir sino de lejos a la liberación de París.

El mar está alto. Los motores Diesel comienzan a vibrar en las

entrañas del TLC, y una gran flor de espuma blanca se expande en la popa.

Y las hélices comienzan a ritmar la lenta y monótona cadencia del regreso para mi corazón pesado de recuerdos, de amistades y de duelos.

TERCERA PARTE

COMANDOS EN LA R.A.F.

EL TYPHOON

Luego de haber reflexionado en forma madura, he decidido, a comienzos de Diciembre, volver a la actividad. El ambiente del Estado Mayor no es precisamente conveniente para mí, y los tres meses que he pasado allí, a pesar de los muchachos y los hombres encantadores que he podido encontrar, han sido penosos.

Dí un salto a París y la atmósfera allí era un poco menos desagradable.

Jacques, que es "scuadron-leader" en la Oficina de Tácticas del G.Q.G de la R.A.F. en Bentley Priory, me tiene al corriente de las últimas operaciones aéreas.

En el curso de una visita a lo de Pete Wyckheam, el gran patrón de los destinos del Comando de Vuelo, aquel me ha prometido darme su apoyo para ubicarme rápidamente en la Escuadra de Casa 122 que debe volver al continente equipada de Tempests B. Algunos días más tarde, el Cuartel General del Aire de las Fuerzas Francesas en Gran Bretaña recibía del Ministerio del Aire Británico la nota siguiente:

"La R.A.F., ante el pedido expreso del mariscal del Aire H.J. Broadhurst D.S.O., D.F.C., tendría muchos deseos de que el subte-

niente Pierre H. Closterman D.F.C. fuera destacado en ella, cuando éste haya terminado su tiempo reglamentario de descanso. Los notables resultados que ha obtenido en el curso de sus operaciones anteriores lo señalan como indicado para un puesto de Comandante de Escuadrilla o de Grupo en la Escuadra de su elección.

"Rogamos por favor que nos hagan saber si aceptan en principio el regreso a las operaciones activas en la R.A.F. de este piloto en las condiciones más arriba señaladas".

L. Herrera Sub teniente de Vuelo
Director de la Fuerza Aérea Aliada de Co-operación y Relaciones Exteriores

A esta nota cortés, el Ministro del Aire en París opuso una delicada pero firme negativa.

Algunos días después me encontré con el General Vallin y, mientras caminábamos, muy refinado él, me dio en principio su acuerdo haciéndome observar que yo estaba incluído en la lista de los pilotos que el General De Gaulle quería conservar a cualquier precio e impedir que volvieran a la actividad.

Me prometió intervenir cerca del Ministro del Aire.

Pero el tiempo apremiaba, y la Escuadra 122 empezaba a hacer sus preparativos de partida.

El Coronel Coustey, Comandante de las Fuerzas Aéreas Francesas en Gran Bretaña vino entonces a socorrerme viendo mi estado moral; como todo buen jefe, tomó la responsabilidad de autorizar a unirme a la R.A.F., suplicándome con el sentido del humor que lo caracterizaba, que no me hiciera matar, para no ocasionarle dificultades.

Rápidamente, en prevención de una eventual contraorden de Vallin, me despedí del señor Hermann y su esposa –dos franceses que residían en Londres desde hacía unos cuarenta años– los que me habían cuidado y distraído con una devoción y una generosidad inimaginables... Los pobres lloraban con sentidas lágrimas.

Ese mediodía mismo, desembarqué en Aston-Down, donde iba a hacer un rápido curso de conversión sobre Typhoon y Tempest.

El Comandante de Vuelo J.S. Shaw, Comandante de la base al ver mi foja de servicios y el número de horas de vuelo, decidió abreviar las formalidades, y dispensarme de los cursos teóricos.

–Muy bien, mi viejo, haz algunos aterrizajes y despegues, y después enfila hacia el 83 G.S.U. Si el tiempo es bueno podrás estár en Holanda este fin de semana.

(El G.S.U. era la unidad encargada de reunir, de equipar, y de dirigir las diversas escuadrillas, del personal de la 83 División Aérea).

Esa tarde en la cantina, me sentí fortalecido con alegría en la buena y franca atmósfera de la R.A.F.

Por fin un rayo de sol. Esta tarde voy a hacer mi primera salida en un Typhoon.

Llego a mi vuelo con todo mi equipo y me presento a mi instructor, un australiano Mac Far, llamado por sus camaradas "inmaculado Mac". A pesar de su apariencia espinosa y desgarbada.

Con mi paracaídas en la espalda, se necesitan tres personas para ayudarme a subir al **cockpit** del Typhoon que se encuentra a dos metros y medio del suelo. Como el avión es muy estrecho no es posible engancharse a ninguna parte. Hay que asirse a las cavidades recubiertas de placas de metal montadas sobre resorte, que vuelven a su posición tan pronto como se retira la mano o el pié: parece una trampera para zorros.

Por fin me levantan, me instalan, me cubren la espalda y luego de un último "**good luck**", me encuentro solo en las entrañas del monstruo.

Recuerdo rápidamente todos los consejos de los instructores.

Como los gases del escape, que contienen una elevada proporción de carbono, se infiltran en el **cockpit**, siendo muy peligroso, hay que inhalar oxígeno permanentemente; me apresuro entonces a ajustarme la máscara y a abrir la válvula reguladora.

Al despegar, el Typhoon se dirige fuertemente hacia la derecha, es necesario entonces regular los **Flettners** de los comandos muy cuidadosamente.

Abro el radiador a todo lo que da. Verifico el atornillamiento del tren, cuya palanca de comando se parece desagradablemente a la de los "**flaps**".

Bajo la manivela para abrir los circuitos neumáticos a fin de evitar un golpe de ariete sobre los selectores en el momento de arranque.

Enciendo los visores del tablero de comando.

Regulo la manivela de los gases, abiertas 5/8 de pulgada (ni un pelo de más, so pena de ahogar el carburador y correr el riesgo de un incendio).

Presiono la palanca de cambio de paso de la hélice hacia adelante, y la llevo hacia atrás algunos centímetros para evitar un bloqueo del dispositivo de velocidad constante en el momento del despegue.

Verifico el contenido de los cuatro tanques de combustible, y selecciono los tanques centrales del fuselaje para despegar (alimentación por gravedad en caso de un desperfecto en la bomba).

Destornillo los inyectores; uno envía una mezcla de alcohol y éter hacia el carburador, otro una mezcla de aceite y nafta hacia los cilindros.

Introduzco un cartucho en el arrancador. (Es el sistema Koffman, que utiliza la expansión de gases violentamente explosivos para lanzar el motor; fallar en el arranque no es algo sin importancia pues una vez que el motor está lleno de combustible, hay noventa probabilidades sobre cien de que se prenda fuego).

Con un dedo sobre el contacto del magneto de partida, y otro sobre el contacto, suelto el sistema... El mecánico, agarrado al ala, me da un golpe de mano para ayudar a mi motor, que arranca con un ruido espantoso. El ruido es casi cinco veces más poderoso que el del Spitfire.

Luego de algunos segundos de desorden, el motor poco a poco regulariza sus movimientos, no sin tirar aceite por todos sus poros.

El sonido de este motor y sus vibraciones me parecen sospechosos. Ocurre que tengo los nervios a flor de piel, y no me siento del todo seguro. ¿Qué diablos estoy haciendo en esta galera?

Estas reflexiones han durado sin duda una eternidad, pues cuando levanto la cabeza, veo a los mecánicos un poco asombrados que esperan mi señal para soltar las alas. Empiezo a rodar, tal vez un poco demasiado rápido. Atención, no abusemos de los frenos que se calientan rápido, un freno caliente pierde su efectividad.

¡Este motor! Rodamos sin rumbo, rehaciendo el camino como

un cangrejo, con un golpe de frenos a la derecha, otro a la izquierda, alternativamente, para despejar la vista.

En el borde de la pista, antes de seguir, limpio las bujías, de acuerdo con las instrucciones. Limpio el motor abriéndo los gases hasta 3.000 vueltas y en seguida una nube de aceite se extiende sobre mi parabrisas.

Dos Typhoons que estaban en el circuito aterrizan como pueden, pero el control no parece dispuesto a darme luz verde.

Saco la cabeza de mi habitáculo para hacerle señas, corriendo el riesgo de recibir una gota de aceite hirviendo en el ojo. Siempre luz roja.

Diablos, he debido olvidar algo, mi sagrado motor comienza a calentar. Mi radiador está ya a 95 grados.

Un vistazo al aparato: mis **volets** están a 15 grados, mi radiador está abierto... ¡Mi Dios, es la radio!

Rápidamente la conecto y llamo:

—¡Hola! Skydoor, Typhie 28 te llama. ¿Puedo despegar?

El control responde dándome por fin luz verde.

Muy bien. Estrecho mi "straps", suelto los frenos, me ubico cuidadosamente sobre la línea blanca que marca el centro de la pista de cemento y abro lentamente los gases, con el pie izquierdo a fondo sobre el pedal.

Ya me habían previsto que el Typhoon se iba de costado pero hasta este punto... Y el animal acelera como un cohete...

Corrijo el rumbo tanto como puedo, con el freno, pero me desvío peligrosamente hacia la derecha... En la mitad de la pista mi rueda derecha roza la hierba. Con esta máquina, si llego a salir del cemento, voy a volcar.

Tanto peor, lo arranco del suelo. Este avión es de una inestabilidad lateral espantosa. Sigo al menos a la deriva, y no me atrevo a bajar demasiado ni a la izquierda, con esos alerones desdichados que no muerden sino por encima de los 200 km. por hora.

Felizmente, luego de una serie de accidentes debido a la misma causa han tenido que derribar al hangar F. Paso incómodamente cerca del hangar E.

Hago entrar el tren, pero me olvido de bloquear los frenos. Una vibración formidable que sacude el avión de la cola a los extremos de

planeo me recuerda que las ruedas han entrado en sus cavidades del ala girando a toda velocidad. ¡Con tal de que no haya destrozado mis neumáticos!

Que tranquilo estaba, tras mi escritorio del Estado Mayor...

Por fin, luego de unos minutos, vuelvo a tomar la mano poco a poco y me siento mejor. Los virajes todavía patinan un poco, pero esto no va demasiado mal.

Una pequeña picada tímida, para darme cuenta. ¡Caramba que masa! Con sus siete toneladas, este animal acelera en picada de una manera prodigiosa.

Constato con satisfacción que enfila mucho más rápido que el Spitfire. ¡Cómo será con el Tempest!

Rápidamente pasa media hora, y comienzo a sentir coraje para aterrizar.

Primero un circuito a pleno gas a 700 km por hora para limpiar estas bujías que se ensucian en seguida.

Pero en seguida tengo que reducir los gases, hacer colas de pescado, bajar mi radiador, no llego a reducir mi velocidad lo suficiente como para bajar las ruedas con una total seguridad.

Un circuito, motor reducido a 500 por hora.

Otro circuito a 400.

Desesperado, hago una candela sin motor que me remonta casi a 1000 metros, pero reduzco mi velocidad a 320.

A baja velocidad este animal es terriblemente inestable, y la salida del enorme tren de aterrizaje puede tener consecuencias imprevistas en el centrado. Aquí también, aunque prevenido, me dejo sorprender por los formidables embates que parecen casi golpes de barreno.

Pido autorización para aterrizar. Prudentemente, en línea recta, con una buena reserva de velocidad, me acerco, bajo los volets; todo va bien hasta la rotonda. Pero estas alas espesas que parecen tener reservas de sustentación son traidoras; apenas he comenzado a tentar la palanca, el mecanismo se desengancha, caigo como una piedra sobre el ala izquierda, y el avión salta a 10 metros de altura, con la nariz erguida hacia el cielo, en medio de un ruido espantoso.

Abro los gases a fondo para amortiguar la caída, luchando como un desdichado con mis alerones para evitar volcar.

Por fin, luego de dos o tres saltos de carnero, algunos golpes de

freno, que resuenan, mi Typhoon rueda sobre la pista, que parece muy corta.

Me detengo antes de salir totalmente afuera, en medio de una nube de humo y aceite. Un fuerte olor de caucho quemado se desprende de mis pobres neumáticos que han resistido valerosamente las 7 toneladas que descendían a 200 km por hora.

Felizmente, nadie ha notado mi pésimo aterrizaje, ya que ha habido tantos malos este mediodía; dos de ellos con graves averías.

Mientras la carrocería esté intacta, esto es considerado como una buena llegada.

Mi frente está húmeda, pero mi moral mucho mejor.

LA ULTIMA GRAN VICTORIA DE LA LUFTWAFFE

1° de Enero de 1945

El 1° de Enero de 1945 amanece en una situación poco regocijante para las fuerzas armadas alemanas.

Luego del fracaso de la ofensiva Rundstedt, los nazis, acorralados en el ring, presionados por las tropas rusas en Polonia y en Checoslovaquia, estaban reducidos a la defensiva.

Sin embargo, a las 07,45 horas, de una veintena de aeródromos cubiertos de nieve, despegan fuertes formaciones de Focke Wulf 190 y de Messerschmitt 109...

A las 08, 05 horas, un minúsculo avión Tylorcraft "Auster" de ajuste de artillería lanza por la radio un llamado enloquecido:

"—Acabo de cruzar formación de por lo menos 200 Messerschmitt volando en vuelo rasante sobre rumbo 320 grados..."

A las 08, 30 horas, sobre 27 bases aliadas extendidas desde Bruselas a Eindhoven, centenares de aviones ingleses y americanos terminaban de consumirse. Por todas partes altas columnas de humo negro subían, rectas como los pilares de una catedral, en el aire calmo donde flotan todavía las pequeñas nubes grises y blancas que marcan el estallido de millares de obuses de D.C.A.

El general Speerle acababa de arriesgar audazmente un golpe que no tenía precedentes en toda esta guerra.

Había arrojado sobre los aeródromos de Twente, Appledoorn, Aldhorn, Magelo, Munster, Lippstaadt, Rheine, Neuenkirchen, Metelen, Harskanf, Teuge sobre todas sus bases satélites una docena de Jagd-Geswader selectos. Más tarde se pudo identificar a los JG 2, JG 3, JG4, JG 5, JG 26, JG 27, JG 52, JG 53 y algunas otras formaciones que reunían alrededor de 650 Focke Wulf, 190 D 9 y 450 Messerschmitt 109 K.

Todavía la víspera, los pilotos alemanes no conocían el objetivo de la operación. El 31 de Diciembre, al crepúsculo, habían despegado de sus bases habituales y se habían concentrado en sus aeródromos.

A las 21 horas, se extinguieron todas las luces, nada de **"reveillon"**, nada de bares, solamente una comida ligera pero sustanciosa para todo el personal de navegación.

A las 5, el 1° de Enero, se los despertó, luego se develó con el entusiasmo general el magistral plan de Speerle. Goering mismo se dio una vuelta por las formaciones para darles coraje. Cada piloto recibió un mapa a gran escala donde estaba claramente indicado todos los aeródromos y las bases aéreas de los aliados (fruto de los reconocimientos de Me-262) así como los rumbos de regreso, los puntos de rescate y las instrucciones de ruta detalladas.

A la hora H. despegaron, se reunieron en tres formaciones masivas de 300 a 400 aparatos cada una, y esas 3 fuerzas, llevadas por 3 Junkers 188 que conducían la navegación, pusieron rumbo hacia las líneas aliadas.

Una de ellas descendió, a ras de las olas y de las playas, la zuiderzée, y subió hasta Bruselas. Otra bajó en vuelo rasante por Arnhen hasta Einehoven, y la tercera, pasando por Venlo, desembocó sobre las líneas americanas.

Una completa sorpresa.

Durante casi media hora, los Messerschmitt y los Focke Wulf ametrallaron a los aviones aliados amontonados sobre las pistas llenas de escarcha.

Algunos escasos Spitfire alcanzaron a despegar bajo las ráfagas.

Por un extraordinario azar, la Escuadra 122 en pleno, hacía un **sweet** sobre Alemania y cuando fueron llamados, la mayor parte de los Tempest tenían pocas municiones. Volkel fue, por milagro, uno de los tres aeródromos perdonados.

Por todas partes fue una catástrofe.

Nada más que en Bruselas, fueron aniquilados 123 aviones de transporte, Forteresses Volantes, Typhoons, Spitfires.

En Einehoven, una escuadra canadiense de Typhoons, la 124, y una escuadra polaca de Spitfire fueron completamente destruídas.

En total fueron puestos fuera de combate en pocos minutos cerca de 800 aviones aliados.

Los pocos Tempest, bajaron en el montón 36 boches, y las DCA inglesa y americana destruyeron 57, es decir un total de 93 aviones alemanes cuyos restos fueron encontrados después de una semana de búsqueda en nuestras líneas.

Bien estudiada, magistralmente ejecutada, esta operación hubiera sido para la opinión pública, si ella la hubiese conocido, un golpe de gracia.

La censura americana y los servicios de prensa enloquecidos trataron de presentar este ataque como una gran victoria aliada, ubicando cifras absolutamente fantásticas, de las que se mofaba todavía, tres meses después, cualquier integrante de las escuadrillas.

El éxito de la Luftwaffe, al precio de la pérdida de un centenar de aparatos, logró paralizar la fuerza táctica aérea durante más de una semana.

No fue sino gracias a la acción enérgica del mariscal Broadhurst, comandante del grupo 83 (el más experimentado), que movilizó inmediatamente en un **"pool"** central todos los aviones indemnes e hizo un rápido llamado de las reservas en los parques aeronáuticos de Inglaterra, que se pudo, en 24 horas, reorganizar algunos grupos de combate para sostener el frente.

Yo iba a llegar en ese momento crítico.

El Wyng 122, en la semana que siguió, fue prácticamente el único que aseguró la ofensiva aérea, desde el amanecer hasta el crepúsculo, y perdió en 6 días, 18 pilotos y 23 aviones.

DECEPCIONANTE REGRESO

Paso en compañía de Jacques las últimas horas que me quedan, luego embarco con armas y bagajes en el "Duty" Anson.

Es el viaje habitual, monótono e incómodo, a bordo de esta vieja jaula de gallinas.

El "Duty" Anson, transporta todo: los pilotos afectados a las unidades del grupo 83, el correo, los periódicos, una botella de whisky por aquí y por allá, ropa blanca limpia para la cantina, un uniforme traído de la tintorería por un compañero, a veces un perro o una mascota cualquiera...

Todo eso amontonado en una cabina de un metro y medio por tres. Todo vibra, hay corrientes de aire heladas que vienen Dios sabe de dónde, y lo peor es el mareo, inevitable después de un cuarto de hora.

Sentado sobre la bolsa de mi paracaídas, helado a pesar de mi Irvin-Jacket, rumio mi conversación con Jacques, lleno el corazón de una mezcla curiosa de amargura, angustia y ganas de llorar.

Qué penoso resulta este regreso a las operaciones activas, comparado con nuestra llegada a Biggin Hill o al 602, hace 2 años...

Tengo apuro por encontrar el sano y franco ambiente de la es-

cuadrilla luego de cuatro deprimentes meses de Estado Mayor de Francia liberada... Pero también reconozco la antigua crispación del estómago, la angustia de la partida al combate.

¿Cómo voy a resistir el golpe?

Luego de 300 misiones de guerra, no es con el entusiasmo del piloto recién salido del O.T.U., ni con la segura confianza en mí, que da la superioridad de la experiencia, no es así que yo vuelvo.

Sé que se me ha enviado con gran rapidez, tan pronto como ha sido arrancado el consentimiento francés, porque escasean los comandantes de escuadrilla para los Tempest.

Pete Wyckheam, en el G.Q.G. de la R.A.F. por lo menos ha sido franco conmigo: la escuadra 122 ha perdido, en los últimos 3 meses, un promedio de 3 jefes de escaudrilla y un comandante de grupo por semana...

– ¡Buena suerte! Clostermann, muchacho, la promoción es muy rápida en la escuadra 122!

Si salgo con vida, es evidente que seré promovido muy rápido...

Luego de 4 meses de oficina y de comodidad, volver a salir en operaciones sobre un tipo de avión que no conozco, luego de apenas una hora y media de Typhoons y tres vueltas rápidas sobre un Tempest, no es solamente riesgoso, sino casi idiota.

¡Me veo a mí mismo en Warmwell, no atreviéndome a arriesgar un tonel sobre el Tempest, y ni siquiera un simple **looping**.

¿Cómo voy a reaccionar frente a la **flak**, de quien Jacques acaba de contarme que se ha vuelto aún más terrible?

Ya era muy dura la situación en Normandía.

Tanto peor ¡ahora hasta la paz me importa un bledo! No me preocuparé más por el Ministerio del Aire de París, con sus incoherencias, sus coroneles chochos, sus "resistentes", sus contraórdenes, y todos los individuos oscuros, de coloridos uniformes, que han aparecido allí abajo en la superficie como la espuma sobre un dulce.

¡Nosotros, los de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres, a quienes el Ejército del Aire les debe todo, y sobre todo su honor, que afrontabamos la masacre unos después de otros y felices como niños! Nosotros que estábamos orgullosos de recomenzar, de seguir luchando contra la lógica de las cifras, de hacer mentir los porcentajes de oportunidades, jugando con las vueltas de operaciones, reventados, extenuados,

los nervios enfermos, los pulmones quemados por el oxígeno... Nosotros éramos los pobres tipos de esta aventura.

Los escasos sobrevivientes de este largo esfuerzo de 4 años, habían querido a cualquier precio volver a sus casas, pisar de nuevo el suelo francés, volver a ver a los suyos, revivir la vida de las calles de París o la calma de su pequeño pueblito natal...

Luego, habían vuelto, aturdidos, desorientados, pero de ninguna manera amargados.

Se los había agobiado con las historias de la Resistencia, con los actos heroicos, las mismas frases les habían sido repetidas muchas veces.

—Ustedes tuvieron la suerte de estar en Londres. ¡Nosotros sí que hemos sufrido! ¡Si supieras los riesgos que hemos corrido! A pesar de todo, hemos logrado echar a los boches.

—Ustedes no pueden entender, no saben lo que fue esto: unos fusilados, otros torturados, deportados...

– ¡Cómo! ¿Eres piloto subteniente? ¡Cómo se ve que en Londres los galones y las palmas de la Cruz de Guerra se conseguían bailando valses!

Ellos no comprendían. Habían hecho lo mejor. No querían flores, ni fiestas, ni recompensas, sino el hogar recuperado, muchas veces en ruinas. Preferían callarse, pero en su corazón sentían el confuso sentimiento de una gran injusticia.

¿Qué pruebas no habían conocido? Solamente se habían arriesgado a asarse vivos, estrellados bajo los despojos de un Spitfire, a ver la tierra saltar en una ronda mortal mientras, aprisionados en el estrecho círculo de metal de un **cockpit** de ranuras acuñadas, contaban cuatro, tres, dos segundos de vida...

Tres veces por día, durante meses, habían arrojado a la **flak** una pobre carne que se crispaba, se negaba ante el pelotón de ejecución, menos cada vez, esperando el día fatal...

La guerra, para nosotros, no era la carrera desesperada, bayoneta en el caño, de millares de seres humanos sudando de miedo, empujándose mutuamente y sosteniéndose en la masacre anónima y esforzada.

Para nosotros, era el acto voluntario, previsto, científico, del sacrificio —era el aguijón atroz del miedo que se siente solamente quebrando todos los días la carne —era la voluntad que se siente partir en

amargas naúseas y que hay que guardar y transformar.

Había que hacerlo una vez, dos veces, cien veces, trescientas veces, templarse luego de cada misión en una vida normal y sana; ¡régimen atroz de ducha escocesa! Volver a encontrar, al saltar del avión, personas como nosotros, de carne y hueso, que circulan, que aman, van al cine, toman un trago en los bares tranquilos, escuchan la radio fumando una pipa, leyendo un libro, y que no dudan de que van a vivir mañana.

¿Qué clase de nervios hechos de fibras humanas podían mantener durante largo tiempo ese régimen? L., modelo de valentía durante dos años, se convirtió en un harapo, avergonzado de sí mismo. Un Gouby se estrelló sobre el camión boche que ametrallaba, traicionado por sus reflejos gastados. Un Mouchotte, con los pulmones devorados por sus misiones cotidianas a 10000 metros de altura, se desvaneció en su Spitfire en pleno combate y desapareció.

No había relevos. Eran siempre los mismos los que volaban para que Francia estuviese presente en el cielo.

Mientras que los otros...

Luego de la liberación de Francia, seguimos todavía, para escapar al fétido ambiente de apetito, servilismo, odio y mercantilismo, para conservar lo que nos quedaba de ilusiones.

Durante cuatro horas estoy melancólico y el Anson sobrevuela ahora Bélgica.

El piloto sigue cuidadosamente los corredores de seguridad establecidos entre la zona de **flaks**, para proteger Anvers de la ofensiva de la ofensiva de los B-1.

Luego es el sur de Holanda, desesperadamente llano, donde los canales recortan dameros regulares de nieve.

Las rutas están llenas de convoys militares.

Y aquí tenemos un aeródromo enorme, agujereado por los cráteres de las bombas, con dos grandes pistas de ladrillos. Carcazas de hangares, edificaciones desventradas, luego aquí y allá, verdaderas colonias de gitanos: barracas de cartón vituminoso, bidones vacíos, tiendas camufladas.

Alrededor de cada uno de estos campamentos, impecablemente alineados, una veintena de Spitfire y de Tempests.

Una máquina de despegar nieve, envuelta en una nube de polvo blanco, desbloquea una de las pistas.

El conductor del Anson se da vuelta:

—**Volkel**... dice simplemente.

Un cohete verde sale de la torre de control, y el Anson, comienza a tomar terreno.

El control llega en su Jeep cuando salto a tierra y se presenta:

—Desmond. ¿Usted es Closterman? Hemos escuchado hablar de usted. A Lapsley. Sí, él es comandante de vuelo OPS con Kenway. Lo llevo al GQ.G. de vuelo en seguida. Su equipaje será transportado a la cantina...

La escuadra 122 de la R.A.F. está comandada por el comandante de vuelo Brooker D.S.O., D.F.C.

Me recibe en la puerta de su choza, puesto de comandante. Una vez hechas las presentaciones, le muestro mis papeles de destino junto con mis carnets de vuelo.

Mientras los examina en silencio, lo observo. Parece muy cansado. Debe tener por lo menos 30 años, y aunque sus rasgos se conserven jóvenes gracias a una gordura precoz, sus ojos inyectados en sangre indican la fatiga.

—Bueno, Pierre, me alegro de tenerte entre nosotros. Como bien sabes, la vida se nos ha vuelto un poco dura. Estás afectado al escuadrón 274 y vas a comandar el vuelo A. Llegas en el momento oportuno, puesto que Fairbanks, que lo comanda, ha sido herido por la flak esta mañana, y Hibbert, el comandante de vuelo principal ha partido con pèrmiso de 10 días ayer; así es que vas a comandar el grupo hasta su regreso...

Cuando subo al jeep añade:

—No te dejes impresionar demasiado por lo que te van a contar los pilotos. Su moral está un poco baja desde hace unos días a causa de las pérdidas y del mal tiempo.

—Aquí está el resumen de las operaciones, estúdialo y devuélvemelo mañana por la mañana. Desembala tus cosas, nos encontramos en seguida en la cantina para cenar. Te voy a presentar a tus pilotos.

EN VOLKEL

Uden es una pequeña ciudad holandesa de 2000 habitantes, totalmente típica, con sus casas de ladrillo, limpias y coquetas, sus iglesias cada 50 metros y sus 2 o 3 seminarios.

El jeep lleva desganadamente por la nieve y el barro, sobre los pavimentos resbalosos ocupados por un convoy que despliega, interminablemente, su rumor y su chatarra.

A la mañana cuando partimos, pasa en un estrépito de rechinar de desembrague y de petardeos. A la tarde, cuando volvemos, desfila todavía, masa negra y peligrosa donde guiñan algunas luces de posición.

De tanto en tanto, nos cruzamos con un escuadrón de tanques, que sube hacia el frente en un trueno olímpico, con sus ocupantes sonrientes asomados a la caparazón de sus monstruos.

En el patio del seminario están instalados los remolques de los generadores de electricidad, y los diésels apestan. Matas de hilos los sujetan a la oscura edificación. El oficial mecánico abriga sus dínamos de la mañana a la noche, sobre todo a la noche, con amor. Esto no le impide cada vez que tenemos un desperfecto o que se estropean nuestros aparatos receptores de radio, agonizar en medio de insultos.

Filosóficamente, ha instalado en la puerta de su carromato un cartel:

"No abuse de la electricidad, hace lo que puede".

Se accede al lugar de estar de los oficiales del Wyng 122 a través de un gran corredor del colegio, con hileras de percheros que corren a lo largo de las paredes. A la derecha, las cocinas, el refectorio y el bar. A la izquierda una sala de ping-pong y una biblioteca. Las salas de clase han sido transformadas en dormitorios. Un espantoso desorden reina allí: lechos de campaña en todas partes, valijas que desbordan ropa sucia, sillones de estilo, alfombras de Oriente; vajilla sucia, colillas, cubos de agua jabonosa, barro seco, armas y municiones, botellas vacías, periódicos. En el primer piso, el cuadro se repite salvo en una sala de unos 25 metros de largo, 10 de ancho, compartimentada hasta la mitad de su altura con tabiques de madera que forman "box", como en los dormitorios de los mayores, en los colegios. Allí reina un orden casi decoroso. Estos son los viejos pilotos y los comandantes de unidades que viven aquí, y los ordenanzas se preocupan un poco.

En el piso de arriba viven todavía los seminaristas y a veces nos cruzamos con ellos en las escaleras cuando van a los oficios en la iglesia de Uden, silenciosos, perdidos en un mundo espiritual que ignora la guerra y vuela por encima de sus males. Ayer tenían como compañeros a los artilleros alemanes de un batallón de **flak**. Hoy, a una escuadra de la R.A.F. ¿Y mañana? Sólo Dios lo sabe...

La vida es muy tranquila en Volkel, el ambiente del seminario podría ser el de cualquier otro lugar. El domingo a la tarde vuela por los corredores un curioso perfume de jamón frito, de cerveza y de incienso.

Luego de una cena frugal, los comandantes de escuadrilla escriben en un gran pizarrón negro del comedor los nombres de los pilotos en alerta al amanecer del día siguiente, y a los que será necesario despertar.

Los pilotos libres, luego del té, deben ponerse el uniforme, recién afeitados, para la noche. Hacen la cola desde las 16,30 horas, cubo en mano, ante la única canilla de agua caliente alimentada por una caldera a petróleo, donde se quema nafta a 150 de octano...

La caldera protesta, y salta cada 3 días con fuertes desprendimientos de calor, de luz, y de despojos.

Los otros aparecen cuando cae la noche, volviendo del alerta o de alguna misión, embarrados, deshechos de fatiga. Cenan silenciosamente, tragan un vaso de cerveza en el rincón del bar y se dirigen a acostarse. ¡Por ser un bar de escuadrilla, el nuestro es muy tranquilo, demasiado tranquilo!

El bar es siempre el barómetro de la moral de los pilotos en una escuadra. Aquí el **"Got some Inn"** es bien tibio. Sin embargo el mostrador está lleno de clientes –más que nunca– gracias a todo lo que hemos rebañado en las cuevas boches, al camión que el cocinero lleva cada 15 días a París al almacén central de la M.A.A.F.E., a los arreglos, por fin, que algunos más avispados han realizado con las cervecerías de Bruselas. Nunca han faltado ni los cigarros, ni los licores, el whisky, el gin, el champagne, o la cerveza.

Y sin embargo...

Pero en nuestro cuadro de honor hay una lista demasiado larga de 123 pilotos desaparecidos, después del desembarco en Normandía se añaden los nombres de 47 pilotos muertos o desaparecidos el mes último... y el mes de Febrero se anuncia mal, con 18 pilotos perdidos en menos de 10 días.

También se ve los escasos pilotos acodados en el bar, bebiendo su pinta de cerveza sin decir palabra, leyendo los diarios de Londres de la víspera, traídos por el "Duty"- Anson. Uno o dos pequeños grupos, en un rincón, tal vez charlan en voz baja, mientras que algunos aislados, sentados por el suelo, el brazo entre las piernas, leen su correo.

Algunos entran de golpe, toman sus raciones de chocolate y cigarros, beben velozmene un vaso de cerveza y suben a acostarse sin hablar.

Hacia las 11 de la noche, no queda un alma. El barman se duerme sobre su taburete. Un retrasado bebe su whisky, la espalda apoyada en la chimenea. El último programa de la BBC sacude en sordina la atmósfera pesada, azulada por el humo del tabaco.

Son las 4. El haz de luz de una lámpara de bolsillo que lastima en los párpados, una mano que sacude el hombro...

–Hora de levantarse, señor...

Y el policía militar, con botas de caucho, anota un nombre en su lista y se va silenciosamente a despertar a los otros pilotos, que tienen que estar alertas al amanecer...

Hace frío, uno tiene la cabeza vacía. Penosamente uno logra salir de la tibieza de las coberturas; se pone el uniforme de lucha, los pullovers, las botas de vuelo, siempre fumando un cigarrillo, que anima un poco, y , con el chaleco Irving en la espalda, arropado en un pasamontañas, uno baja al refectorio helado cuyos vidrios esmerilados reflejan mal las lamparitas eléctricas.

Un barman adormilado trae las salchichas asadas y el té hirviendo que tragamos a caballo sobre los bancos.

Los retrasados bajan corriendo la escalera, hacen sonar las puertas, ponen una salchicha entre 2 rebanadas de pan untadas con margarina, maldicen mientras tragan el té demasiado caliente y al galope se unen con sus camaradas ante la escalinata.

El camión ya está aquí, los suboficiales pilotos, con el cigarrillo en los labios, están acostados sobre las banquetas.

Como comandante de escuadrilla, tengo derecho a un jeep, y un soldado de la sección de transporte me lo ha traído. Acompañado por dos de mis jefes de patrulla, con las manos entorpecidas por el frío, parto, fijando los ojos en la luz roja del camión que ya partió... Hay escarcha y como desde el golpe del primero de Enero se ha prohibido encender los faros de los vehículos sobre la ruta, tengo dificultades para seguirlo.

El viento glacial sopla sobre el aeródromo, levantando la nieve en nubes de polvo húmedo que nos perforan hasta los huesos.

En la barraca del **dispersal** el **time keeper** ha encendido la chimenea y sobre la cocinilla de petróleo la vasija comienza a cantar. Afuera JJ-B –mi avión– el primero a la derecha de nuestro campamento, sacude con la punta del ala las planchas mal ceñidas por las que el viento se infiltra a pesar de los tapices tendidos sobre las paredes.

Tenemos la impresión de asistir a una reunión de sonámbulos.

Mis pilotos hacen 2 y a veces 3 misiones por día, muy duro, y a veces tienen 12 horas de alerta. Se acuestan fatigados y se levantan todavía fatigados. Con los ojos pesados de sueño, entorpecidos por el frío, desenganchan sus paracaídas, verifican sus cascos, salen titubeando y trepan sobre las alas temblorosas para preparar los aviones.

Los mecánicos llevan también una vida de perros. Con este frío, se necesita un equipo de noche para mantenimiento, para hacer arrancar los motores y calentarlos hasta los 10 grados. Si se dejara que el aceite de estos motores sin sopapa descendiera a una temperatura demasiado baja, ocurriría una catástrofe, pues resulta imposible despegar con las mangas de distribución heladas. De este modo se debe mantener los motores calientes día y noche gracias a "puntos fijos" sucesivos.

Son las 4.45 horas. El **time keeper** hace sonar el Group-Control y anuncia que 6 aviones Talbot están en estado de alerta inmediato. Se llamarán Blue Section. Da en seguida la lista de los nombres de los pilotos con su indicativo de llamada y sus posiciones respectivas en la patrulla. De inmediato me pasa el teléfono, es Lapsley al aparato.

—Hola Pierre, nos hemos levantado muy pronto esta mañana. El tiempo es bastante malo, pero el control no quiere aflojar el estado de alerta, y con la ayuda de estas malditas nubes, uno o dos aviones a reacción pueden tratar muy bien de filtrarse para tomar fotos de nuestras líneas...

—¿Todo bien? ¡Estén todos alerta, en caso necesario!

Cuelgo, y salgo tiritando a arrojar un vistazo sobre los aparatos. Todo parece en orden, y el día comienza a despuntar. Los camiones del Flying Control recogen las lámparas del balizaje nocturno.

Con estas nubes bajas, esta nieve fundida que cae ya sin detenerse, no hay mucha oportunidad para volar. Brrr... Vuelvo a entrar rápidamente. Silencio completo en la barraca. Desplomados en los sillones, los pilotos duermen. Aprovecho para controlar los libros de órdenes, los códigos de radio y los últimos informes de combate clavados sobre la puerta.

El **time keeper** vuelve a cargar sin ruido la chimenea, pero la

madera mojada deja desprender un humo amarillo y maloliente.

Termino por adormecerme yo también... Me despierto sobresaltado por la llegada del resto de los pilotos, el Squadron Leader Fairbanks a la cabeza. Un vistazo a mi reloj: son ya las 8.15 horas.

Fairbanks, un americano enganchado en la R.C.A.F. desde 1941, es un muchachón rubio, con los rasgos finos como los de una niña, extremadamente simpático.

Me levanto y me presento. Su apretón de manos es cálido y franco. A pesar de sus ojos azules, algo soñadores, es un deportista temible, y su pecho se adorna con una doble D.C.F. En efecto, ha bajado 14 boches, 12 de ellos el mes último, comprendidos en esa cifra 2 Messerschmitt 262 a reacción.

Me ofrece un cigarrillo, tomamos una taza de té, le expongo la situación de esta mañana y le tiendo la hoja del informe meteorológico que lee sin comentarios. Nos sentamos, discutimos el golpe. De acuerdo con las mejores tradiciones, nos encontramos con una multitud de amigos comunes.

La táctica de Fairbanks es muy interesante y requiere cierta audacia. ¡Qué lástima que Jacques no esté aquí! Esto le encantaría.

A grosso modo, es así como Fairbanks vislumbra el combate de hoy: el aeródromo boche más frecuentado es Rheine, donde se alojan más de 500 cazas. De Volkel a Rheine se va en 8 minutos, gracias a la velocidad formidable del Tempest. Por ello Fairbanks ha tomado el hábito de ir hasta allí casi una vez por día, generalmente hacia las 17 horas, con solamente 2 o 3 compañeros de equipo, a veces hasta con uno solo. Llegado a los alrededores de Rheine, se mantiene a la altura de las nubes —1000 en esta época— siempre dando vueltas alrededor del aeródromo durante casi un cuarto de hora. Cada tanto, a pesar de la **flak** extremadamente densa y precisa en ese rincón, pica casi a ras de suelo, permanece en vuelo rasante durante algunos segundos y luego sube rápidamente hacia las nubes. Aprovecha algunos segundos para ubicar a cualquier avión enemigo en el circuito.

También Fairbanks encuentra casi siempre la manera de evitar una patrulla de Messerschmitts o de Focke Wulf, que ataca inmediatamente para aprovechar la sorpresa. Por lo general alcanza a bajar algunos, y vuelve rápidamente al abrigo de las nubes. Con total imparcialidad hay que añadir que esta táctica le ha permitido obtener

un notable score personal, pero a cambio deja casi siempre un compañero deequipo en el terreno.

—Iré a darme una vuelta esta tarde por Rheine si el tiempo se compone un poco. Si usted quiere ver como opero, no tiene más que acompañar a mi sección como reserva, y así se dará cuenta...

¡Tengo que volver a recuperar la mano, en 7 días de permiso uno se enmohece un poco!

TEMPEST CONTRA FOCKE WULF

Este mediodía el cielo es una verdadera emboscada.

Hemos buscado trenes sin ningún éxito en la región de Brême. Fairbanks conduce una sección de 6 Tempest —conmigo como número 2, Mossings como número 3, Inglis como número 4, Spence como número 5, y Dunn como número 6. Le he prevenido antes de la partida que su sección estaba desequilibrada: 3 pilotos jóvenes sin experiencia es demasiado.

Atacamos un tren al menos en una estación apartada. Nos recibe una **flak** densa y precisa. Spence es tocado en el ala izquierda y no tiene más tiempo que para dejar caer su tanque suplementario incendiado.

Fairbanks ha conducido su ataque demasiado en picada y yo he cometido una locura al seguirlo; la cuarentena de obuses que he esparcido en dirección a la locomotora no ha debido dañarla demasiado. He vuelto a trepar hacia las nubes rápidamente, encuadrado por los proyectiles.

Decididamente mis nervios no pueden soportar más la **flak**.

Fairbanks nos lleva en seguida durante 10 minutos en zig zag hasta Osnabruck y renunciando a encontrar otro tren, tomo un rum-

bo de 260 grados que nos conduce sobre el Ruhr. Doscientos Lancaster ejecutan allí un raid nocturno. Tenemos posibilidades de encontrar por aquí algunos Messerschmitt 109.

El cielo, siempre mal. Hay una delgada capa translúcida de nubes diez sobre diez a 3000 metros, y por debajo un encabalgamiento de pequeños cúmulos entre los cuales navegamos. Es decir la clase de posición desde donde no se ve nada y donde a uno lo ven de todas partes.

El control nos llama:

– ¡Hola! Talbot, haga cantar su canario por favor.

–Hola Kenway, Talbot te responde. Mi canario cantará dentro de 10 segundos.

(Canario es la designación del código para el puesto emisor especial ultrasecreto que equipa a los Tempest y que arroja, apretando un botón amarillo ubicado a la derecha del **cockpit**, cierta señal de radar. Esta señal tiene la propiedad de duplicar un eco de radar y cambiar así el color en los tubos catódicos.

Esto permite al control, con mucha más precisión que el antiguo I.F.S., identificar, sobre una pantalla muy llena, tal o cual formación entre varias otras).

–Vamos, debe haber una multitud en los alrededores...

–Hola Talbot, Kenway te llama. Hay boches en los alrededores que vuelven del Rhur. Todavía no tengo informaciones precisas para transmitirte.

Retiro el seguro de los cañones y regulo mi **colimater**. (Zas) La bombita está quemada... Febrilmente me saco los guantes, tanteo en el pequeño depósito donde están aseguradas las ampollas de recambio y desatornillo la base del **colimater**.

–Atención a los boches que te caen encima a las 3 p.m.

Lanzo un juramento y levanto la cabeza a tiempo para ver una treintena de Focke Wulf, que se desgranan a menos de 2000 metros y pican sobre nosotros. Instintivamente dejo todo y hago frente al ataque con los otros 5 aviones. La base de mi **colimater**, balanceándose en la punta del hilo eléctrico, me cae en pleno rostro, mis guantes caen

bajo mi asiento y un obús de 30 mm explota en mi plano derecho, marcando mi fuselaje con estallidos...

¡Mal comienzo!

Un Focke Wulf 'nariz larga" me roza y se va hacia abajo con un medio tonel barricado...

(Qué terremoto)

– ¡Adiós amigos, he sido alcanzado!

Es la voz del pobre Spence, su Tempest desciende en picada, co coronado de llamas y de aceite. Pobre gordo Spence, tan orgulloso de su bebé recién nacido.

Ahora, el gran baile. Los Focke Wulf, hábilmente divididos en grupos de 5 o 6, se ubican sobre cada uno de nosotros...

Sin **colimater**, tiro al azar y sin éxito sobre un boche que se agita un instante ante mí. Desarmado, no puedo hacer nada más en esta historia. Prevengo a Fairbanks que no responde, y decido retirarme del alboroto. Mi motor empieza a calentar de una manera inquietante.

Ante mí, 2 Focke Wulf chocan, y sus restos encabalgados bajan lentamente mientras siembran una lluvia de restos inflamados...

Un paracaídas se abre y desaparece en seguida en una nube...

Seguido de 4 boches, hago una candela, y espero con la nariz al cielo, que los comandos se aflojen... Un segundo de angustia... La pérdida de velocidad no llega... Mi Tempest vibra... ¡Tanto peor! suelto violentamente con el pié... El cielo da vueltas –en medio tonel... –Estoy sobre la espalda... Tiro de la palanca... ¡Qué maniobra desdichada! Decididamente no he recuperado la mano del Tempest.

Uno de los Focke Wulf ha duplicado fácilmente mi maniobra, y sus obuses rozan mi capot. Ahora pico sobre la vertical. Con las 8 toneladas de mi máquina en seguida alcanzo los 900 km por hora, y disparo sobre el Focke Wulf. Es necesario que yo reoriente mi rumbo rápidamente, pues mi ala tocada vibra y el revestimiento, destrozado por los disparos, se deshace peligrosamente.

Atravieso el Rhin a menos de 50 metros, mientras me saluda la **flak**. He elegido mal mi rumbo, me encuentro sobre la orilla izquierda en el bolsillo de Wesel, realizando vuelos rasantes.

¡Y qué tiroteo! Hasta las ametralladoras son de la partida. Comprendo ahora por qué todo el mundo se desvía por encima.

No encuentro Volkel en la niebla y de pronto estoy vagando en

plena campiña holandesa. Todos los molinos, todos los canales y todas las ciudades se parecen, imposible ubicarme de acuerdo con el mapa. Pido instrucciones a Desmond, que me conduce expectante sobre la base con solo un vector.

Aterrizo mal, pues mis **volets** no quieren bajar más que hasta la mitad, y tengo miedo de que me fallen en medio de mi toma de terreno...

Inglis y Dunn, acaban justamente de aterrizar. Mossings está en el circuito.

Fairbanks y Spence han sido abatidos. Inglis y Mossings han dañado cada uno un boche, y Dunn ha averiado ligeramente tres. La violencia del combate no ha permitido verificar los resultados.

La velada es más bien sombría en el casino...

ATERRIZAJE TRAGICO

Observo a través de los vidrios sucios la sección amarillo del 274 que vuelve de un reconocimiento armado.

Solamente 3 aviones en el circuito, de un total de 4... Y además 1 de los 3 parece haber sido seriamente dañado por la **flak**.

Desmond me llama por teléfono y me pide que vaya inmediatamente a la torre de control.

Cuando salto en el jeep, los 2 primeros Tempest aterrizan en formación, y del carromato del jefe de pista, parte una salva de cohetes rojos dirigidos al tercero.

Desmond está en el balcón de la torre, con el micrófono en la mano. Sin entrar, me reúno con él rápidamente subiendo por la escala exterior.

—Es Alex— me dice pasándome sus prismáticos —déle algunos consejos.

El pobre Alex ha debido recibir un mal golpe de 37 mm en el ala, y una pata del tren de aterrizaje se balancea, lamentable, con una rueda arrancada a medias. Hay que lograr a todo precio que la rueda pueda volver a entrar; jamás va a poder aterrizar sobre el vientre en estas condiciones.

– ¡Hola! Alex, aquí Pierre. ¡Trata de subir tu tren de aterrizaje izquierdo!

No responde...

Repito mi orden, dominándome para hablar lenta y claramente. Algunos segundos después, por fin, la voz de Alex en el altoparlante, me responde, vacilante y sin aliento...

–Lo siento, ¡no puedo!

Insisto.

–Inténtalo de nuevo.

El ruido de su motor acelerado a fondo y con la hélice a paso fino, termina por asustar a todo el mundo, veo las siluetas que trepan por el techo de las barracas, se aprietan en las puertas y en las ventanas.

Hibbert y Brooker llegan, siguiendo ansiosos las evoluciones del avión que pica, que vuelve a subir, bate alas para tratar de desprenderse de esta maldita rueda.

Finalmente luego de una picada, un objeto se desprende del avión pero todavía queda la pata oleoneumática.

– ¡Alex! ¡Trata con tu botella de C02!

Es su última oportunidad...

Con mis gemelos, veo la pata de amortiguar que empieza a subir lentamente, por medio de sacudidas, casi encastrada en la cavidad del ala.

– ¡Hola Pierre, he gastado la presión en la botella y no he logrado trabar la rueda!

Su voz tiembla. ¡Pobre muchacho! Comprendo perfectamente su estado, solo allí arriba, debatiéndose contra ese mecanismo que se ha convertido en una trampa mortal. Me parece verlo, cubierto de sudor, con el aliento cortado, maniobrando desesperadamente con la palanca del tren, apoyándose también sobre el sifón de la botella de CO_2, ahora vacía...

La ambulancia arranca, y va a ubicarse a la cabeza de la pista, con el motor a baja velocidad. La autobomba la sigue, sobre los escalones los bomberos parecen hombres de escafandra, en sus trajes de amianto... Llega el jeep del doctor.

Alex me llama:

–OK. Desmond, voy a aterrizar con las ruedas adentro sobre el vientre. Desconecto la radio.

– ¡Por Dios Closterman, dígale que salte!, me grita Brooker.

Demasiado tarde, ha desconectado la radio.

El Tempest comienza su toma de terreno.

Bajo corriendo la larga escalera y salto en mi jeep. El conductor de la autobomba me pasa en primera... Las personas empiezan a correr a lo largo del **perimeter-track**...

El Tempest baja y toma velocidad. El brillante disco de la hélice se fracciona de un golpe cuando Alex corta los contactos. Su vuelta es impecable. Con la cola baja, se acerca a la pista de ladrillos.

Oprimo el acelerador, seguido por la campana de los bomberos y la sirena de la ambulancia...

El Tempest va a aterrizar, la cobertura de vidrio del **cockpit** da vueltas...

¡Aquí está! Un ruido formidable, la hélice se tuerce y las 8 toneladas caen a 300 por hora...

Un ruido de trueno y bajo nuestros ojos horrorizados, el avión salta volcando a más de 30 metros de altura, luego se estrella sobre la espalda, con la cola hacia adelante en una capa de fuego...

Los ladrillos vuelan... Una explosión sorda, un resplandor enceguecedor y en seguida las llamas atroces, de una altura de 20 metros de las que se desprenden espesas volutas de humo negro que irradian resplandores...

Freno a 50 metros de la hoguera y salto del jeep, mientras que la autobomba se precipita literalmente hacia las llamas, arrojando la espuma carbónica con 6 mangueras de alta presión...

Saltan los bomberos, con el hacha en la mano, seguidos por los enfermeros.

A 30 metros el calor es tan grande que el aire quema la garganta como si fuera alcohol.

Un haz de chispas blancuzcas se desprende de la hoguera y luego se oye el seco petardeo de las municiones que comienzan a saltar en los casilleros... Los estallidos silban...

Espantados, escuchamos claramente, atravesando el ruido, un aullido espantoso, luego un brazo se agita débilmente, en medio del deslumbramiento y los quejidos del metal que se funde.

Uno de los bomberos que intenta al menos penetrar en este in-

fierno se hunde. Lo sacan con un gancho, como si fuera un adoquín ennegrecido y humeante.

Vacilante, sale de su traje de amianto sobre el que se distinguen gotas de aluminio fundido, y cae sobre el vientre, vomitando...

Las llamas roncan, el humo pica los ojos. Los bomberos vierten cientos de litros de líquido lechoso que salpica, se evapora o se desliza sobre los ladrillos.

El calor disminuye un poco y empezamos a ver tras las lenguas de fuego, la carcaza hecha pedazos del Tempest: el motor desventrado que muestra sus vísceras de cobre manchadas de tierra, el esqueleto del timón, el fuselaje roto en 3 pedazos, las alas abiertas por la explosión de las bandas de obús.

El fuego ha sido vencido, se distinguen solamente vagos resplandores rojos que ondulan bajo la espuma que hierve.

Chapoteando hasta las rodillas, nos precipitamos. El horrible olor de la carne y del caucho asado se agarra a la garganta y el corazón da un vuelco. Una blanca polvareda de cenizas impalpables de aluminio cae en forma de lluvia.

Luego es el ruido de las hachas, que destrozan lo que queda del cockpit.

– ¡Calma, muchachos... calma!

Con los guantes de amianto los bomberos mueven los restos entrelazados, arrojan hierros enrojecidos que caen sobre la hierba en forma de granizo.

... Y lo que vemos...

Algo me empuja hacia adelante, cada vez más cerca...

Delicadamente desprenden una masa informe roja y negra, a la que se adhieren restos de tela calcinada... Las correas del paracaídas y del arnés se han quemado, pero bajo esta corteza sangrante se adivinan las hebillas metálicas incandescentes que han roído hasta el hueso...

El médico, con un pañuelo sobre la boca, una jeringa hipodérmica en la mano, pincha un poco al azar en esta carne asada –para decirlo de una vez– pues se puede distinguir (¿será una alucinación?) una especie de pulsación irregular, como si el corazón latiera todavía débilmente por debajo del desgarrón abierto de las vísceras reventadas...

Un espasmo sacude los restos de una pierna...

Siento que el sudor se enfría en mi espalda... Con las rodillas dobladas, los nervios destrozados, me siento, cortado en dos por las náuseas, en la mezcla de cenizas y de espuma...

Al día siguiente, la tragedia vuelve a empezar con Golding, que también trata de aterrizar su Tempest sobre el vientre.

Veinticinco de Febrero de 1945.

Otro día espantoso. Nieva, hace mucho viento. El cielo está cerrado, no se puede volar.

G.C.C. mantienen sin embargo el estado de alerta inmediata 2 secciones de Tempest –una de la 486 y otra de la 56– así como una sección de Spits 14 del escuadrón 41. Estas 3 secciones se relevan, sin esperanzas de volar, desde el amanecer.

Hacia las 15 horas, el tiempo mejora levemente, y los 6 Spitfire son preparados. Con este frío atroz tienen problemas para arrancar sus motores, y los observamos desde las ventanas, burlándonos. Por fin un par despega, y 3 minutos después lo sigue el resto.

Un cuarto de hora más tarde, los 4 últimos Spits aterrizan, no habiendo podido reunirse en las nubes, y anuncian sin embargo que el primer par ha tomado contacto con un avión a reacción boche.

La última palabra de esta historia la tenemos a la noche, en el bar donde los pilotos de la 41 hacían la vida imposible a todo el mundo. Nadie los puede parar.

El Flying Officer Johnny Reid D.F.C., poco tiempo después de haber despegado, cuando patrullaba el puente de Nimega a 3000 metros de altitud, había encontrado uno de los pájaros nuevos de la Luftwaffe, un Arado 234 –que penetraba en nuestras líneas en vuelos rasantes.

Picando a muerte, a pleno motor, corriendo el riesgo de hacer saltar sus planos, Johnny alcanzó a atrapar al animal en un viraje, disparó sobre él y lo depositó en llamas a menos de 100 metros del Q.G. de Broadhurst en Eindhoven.

La A.O.C. estaba encantada, pues un grupo de periodistas americanos, asistió a la operación, y es el primer Arado 234 cuya destrucción ha sido documentada.

Los pilotos del 41, luego de este acontecimiento, reavivan la insoportable controversia Spitfire contra Tempest y nos pinchan con sus bromas: "Ustedes los Tempest...– dicen –los reyes de la velocidad, los campeones, con esos hierros que pasan las 8 toneladas, con esos 4 cañones, nunca habéis sido capaces de atrapar uno como éste. Es una pena que nos fatiguéis los oídos a lo largo de una jornada con vuestras irresistibles picadas de perros de plomo y vuestro crucero fulminante".

Naturalmente replicamos que aquel boche quería suicidarse a cualquier precio. Y además hemos visto el avión de Reid después del aterrizaje: el pobre Spits tiene las alas plegadas como un acordeón, nada de pintura sobre los planos, los tornillos han saltado y el fuselaje está desventrado. ¡Bueno para chatarra!

Y terminamos la discusión con un argumento perentorio que tiene el don de humillar considerablemente a los pilotos de los Spits, y es que nuestra velocidad de aterrizaje es casi más elevada que su velocidad de crucero.

Dado que soy un ex piloto de Spits, Frank Wolley trata de embarcarme en la discusión, como árbitro. Doy 10 minutos de farragosas explicaciones y fórmulas matemáticas, y todo el mundo se considera satisfecho.

Una nueva vuelta sella la reconciliación. Bebemos a la salud de los avioncitos y ellos beben a la salud de los autobuses volantes y vamos a acostarnos todos satisfechos.

TEMPEST CONTRA MESSERSCHMITT

Luego de los recientes golpes –particularmente el de Fairbanks– O.P.S. y G.C.C. deciden que solamente los grupos que comprendan como mínimo 8 aviones podrán operar en profundidad sobre el territorio enemigo. Además, los grupos ejecutarán sus sweeps de a 2, siguiendo rutas paralelas, lo más cerca uno del otro, de manera de poder prestarse asistencia.

Volando como jefe de la patrulla Talbot, dirijo un sweep de 8 Tempest del 274 en la región de Hannover. El 485 operará en los alrededores.

Hacia las 15.05 horas, luego de haber echado un vistazo sobre los aeródromos de Hannover y de Langenhagen, vuelvo a la izquierda sobre un rumbo de 320 grados por encima de Wunstorf, donde operan habitualmente 2 escuadras de Messerschmitt 109.

Por radio advierto a Machie, que conduce la 486:

– ¡Hola! Railroad, abandono la dirección H, voy a echar un vistazo sobre B.

Wunstorf, con sus 2 grandes pistas en forma de cruz de San Andrés, parece desierta. El terreno sin embargo está en buen estado.

Dejando el lago Steinhuder sobre la izquierda, remonto hacia Brême.

Quince horas quince. Estamos sobre Hoya, base de cazas nocturnos. Decido un rumbo de 360 grados para observar los alrededores y reagrupar mis Tempest que están esparcidos en el cielo sobre una distancia de casi 5 km.

– ¡Vamos Talbot, despiértese, recupere la formación!

Durante el viraje cuento mis aviones mecánicamente. ¡Diablos! ¿Qué ha pasado con el octavo?

Balanceo mi Tempest para mirar en el ángulo muerto de mis timones.

– ¡Desprenda hacia la izquierda, Talbot!

Tengo el tiempo justo de gritar el **break** en el micrófono. Los 109 de Wunstorf están aquí. Mil metros por encima, en impecable formación, se deslizan entre 40 y 50 Messerschmitt...

– ¡Trepe rápidamente, y no disminuya su velocidad!

Nos han visto. Un segundo de indecisión, y ahora los tenemos en nuestra vertical, batiendo alas. Se dividen en 2 grupos, uno vira hacia la izquierda y otro a la derecha.

–Hola, Railroad, será mejor que venga a darnos una mano. Cuarenta Messerschmitt por encima de Hoya.

Llamo a la 486 en mi ayuda, es lo más prudente.

Voy a ser tomado en sandwich entre las dos formaciones de boches.

Mientras tanto tratamos de bajar hacia Hannover sin tropiezos.

¡Cuántos preliminares! Estos boches están inquietos y parecen preparar una trampa. Y he aquí ahora que Blue 4 y Blue 3 se arrastran a un kilómetro por detrás del resto de mi formación.

– ¡Júntense Azul 3 y 4, por el amor de Dios!

Voy a tratar de mantener el contacto sin combatir hasta la llegada de Mackie. Escucho a Kenway que lo lleva hacia nosotros por medio del radar.

– ¡Júntense Azul 3 y 4!

¡Estos dos idiotas van a arruinarlo todo!

¡Aquí está! unos quince 109 se desprenden del grupo de la izquierda y pican sobre ellos, y Blue 3, decididamente estúpido, no parece verlos venir.

– ¡Talbot, Azul 3, sepárense!

¡Tanto peor! Ataco.

– ¡Talbot, sepárese a la izquierda! ¡Ataque!

A plena potencia abrevio mi viraje y voy al socorro de los dos rezagados.

El primer 109 tira una ráfaga al pasar sobre Park, el oficial de vuelo, Blue 3. Con un ala arrancada por los obuses de 30 mm, el Tempest parte en barrena...

Doblo hacia ese Messerschmitt que vira igualmente hacia mí. Se desliza, y veo su enorme tazuela de hélice negra, adornada con la espiral blanca de los grupos de choque. Disparo mis 4 cañones juntos, un obús sobre su ala izquierda... otros 2 sobre el capot... una explosión... el 109 pasa a 20 metros de mí arrastrando una cola de espeso humo negro y desaparece.

Con el dedo sobre el disparador, desfilo por el medio de la masa compacta de 109 que desaparecen. No me atrevo a moverme una línea por temor a un choque...

No dejo de prevenir a mis pilotos que conserven la velocidad por encima de los 500 km por hora. El 109 K dobla en efecto mejor que nosotros a baja velocidad y hay que desconfiar de su cañón de 30 mm en el eje, cuyos obuses no perdonan. El mejor sistema es lograr una espiral descendente, acumular velocidad hasta 450 millas, hacer una candela en flecha y volver a empezar. Por su parte, los 109, que sabemos que son más rápidos en picada, tratan de hacernos llegar a los 5000 metros, donde nuestros Tempest son pesados y nuestros motores asmáticos...

Hago una falsa maniobra y me dejo inmovilizar por 4 agresivos 109 que no me abandonan. Al bajar les disparo, pero luego que yo me recupero ellos me ganan y disparan a su vez. Este juego del ascensor va a terminar mal...

Es muy desagradable: se ven sus hélices, los regueros blancos en el extremo de las alas, la gran toma de aire del compresor a la derecha del capot, luego, de pronto, las llamas sacudidas por los cañones de 20 mm, que tiran, luego al centro, más encalmado, arrojando ráfagas de 3 obuses, el cañón de 30 cuyos grandes disparos ondulan de manera grosera. Luego de algunos minutos, el aire es atravesado por cadenas de humo de los disparos que se entremezclan.

Mi motor calienta demasiado, como siempre.

El sargento Campbell se arrima desesperadamente a mi cola y acompaña fielmente mis maniobras más violentas. Su vida depende de esto.

Sin embargo lo alcanzan, y en un viraje, advierto que su fuselaje gotea aceite... Le grito por la radio que continúe normalmente su viraje mientras que voy a pasar tras él para cubrirlo...

Con la palanca al vientre, hago un tonel desenganchado y él se me adelanta.

La maniobra me pega junto a un 109, a menos de 10 metros, un poco por debajo de él. El reflejo del sol sobre el habitáculo me impide ver el rostro del piloto. Es un Messerschmitt 109 K último modelo, con la nueva palanca de dirección de material plástico. Vuela a plena potencia con inyección de metanol y trata de hacer un tonel barrenado alrededor mío. Pasa lentamente, sobre el dorso, por encima de mi **cockpit**, y levantando la cabeza, veo las grandes cruces negras bordeadas de amarillo. Para tratar de deslizarme detrás de él, reduzco los gases con un golpe seco sobre la manivela. Pero es maligno: antes de que yo pueda bosquejar un gesto de defensa baja violentamente, vira y me dispara una ráfaga de 30 mm. Uno de sus obuses rebota sobre mi capot, y explota, agujereándolo. En este momento dos explosiones se producen sobre el ala del 109, que desciende, sorprendido a su vez y parte en barrena... Fue Campbell que acaba de sonarlo y de sacarme del aprieto. Era hora.

Una docena de 109 se han apartado del combate y dan vuelta entre las nubes por encima de nosotros esperando la presa fácil.

Un Tempest se incendia, y el piloto, el oficial Alexander, salta.

Otro se separa del **dog-fight** zigzagueando sin objetivo: es otra vez ese infernal Azul 4, perpetuamente dormido.

Seguido por Campbell cuyo motor falla visiblemente, voy hacia él arrojando al pasar una ráfaga sobre un Messerschmitt al cual doy por el más grande de los azares, que se separa precipitadamente arrojando humo de glicol por los tubos de escape.

Estamos a 1000 metros de Azul 4, cuando seis 109 se precipitan en tijera sobre él, 3 a la derecha, 3 a la izquierda... Por milagro los ve llegar, pero atontado, pica en lugar de trepar. Los 109 que han almacenado un margen de velocidad suficiente lo atrapan con facilidad...

– ¡De vuelta a la derecha, Azul 4!

Le grito que gire a la derecha de modo de pasar debajo de mí y llevar a sus perseguidores bajo mi alcance. El Tempest, seguido de tres 109, desfila a menos de 500 metros. Uno de los 109 abre el fuego. Doy un violento golpe de pies, y a 800 metros, pongo el rumbo a 45 grados.

Preocupado por su tiro, no me ve llegar...

Tranquilamente, corrijo –dos círculos de **colimater**– un vistazo detrás por prudencia. Campbell me cubre fielmente.

Mis cuatro cañones desgarran el aire: un resplandor sobre el vientre del Messerschmitt, un haz de chispas, una sacudida, y explota, en pedazos, con las alas arrancadas, el motor en fuego. Ya no queda en su lugar más que una gran nube de humo negro, y más abajo, restos inflamados que encuadran un paracaídas que desciende lentamente.

– ¡Hola! Talbot, dirigente Rojo, Rojo 2 te llama,. Vuelvo a la base. Problemas de presión de aceite.

Es Campbell, cuya presión de aceite acaba de arruinar la maniobra. Era previsible. ¿Volvamos?

–Talbot, vuelva en formación.

En este momento 8 aviones surgen de las nubes y pican sobre nosotros, un instante de emoción. Pero son los Tempest de Railroad que se acercan en seguida a los 109 esparcidos en el cielo. Los boches no insisten, y de a dos, comienzan a perderse entre las nubes, en grandes espirales ascendientes.

–Talbot, nos encontraremos por encima de este aeródromo, a 10.000 pies.

Doy cita a mis aviones por encima del aeródromo de Hoya, a 10.000 pies.

Volviendo a mí, pico al pasar sobre un avión que veo incendiarse en el suelo con el objeto de identificarlo: es un Tempest que ha volcado al tratar de aterrizar sobre el vientre en un campo de trigo verde. Vuelvo a pasar a ras del suelo para ver la matrícula.

¡Dios mío! Es uno de los mío, –JJ-Y– el aparato de Gresswell, que era Azul L. Ni huella del piloto que debe haberse quemado, aprisionado en el **cockpit**

Destaco a Rojo 4 para que escolte a Campbell, y lo lleve a Volkel por el camino más corto, rumbo directo 265 grados. Luego vuelvo

vía Osnabruck para cubrirlo de lejos, con mis dos aviones restantes al que se ha unido uno de los perdidos.

En volkel, Rojo 4 de regreso me informa que el motor de Campbell lo ha dejado a 5 km del Rhin que él ha logrado atravesar planeando. Aparentemente está correctamente posado sobre el vientre, cerca de una batería de campaña. En efecto, luego de cenar, Campbell es conducido en jeep por los artilleros. Sonríe a pesar de su frente vendada, su ojo en compota y dos ganchos en el labio.

LOS CAZA AL "RAT"

Los Messerschmitt 262 se vuelven molestos como la lluvia. Estos bólidos a reacción aparecen en forma cada vez más numerosa sobre nuestro frente. Todas las mañanas al amanecer y las tardes al crepúsculo vienen individualmente, en vuelos rasantes, a tomar sus fotografías. A veces, para reforzar su programa, patrullas de 6 y a veces hasta de 12 vienen a ametrallar o bombardear nuestras líneas.

Para los controles de Kenway, es una tarea muy difícil ubicarlos con el radar, pues los puestos de C.C.I. (Intercepción del Control de Tierra), barren demasiado lentamente los 360 grados del horizonte como para seguir y fijar el surco de un 262 volando a 900 km por hora a ras de los árboles.

El cuartel general del vigésimo primero Army Group no comprende estas sutilezas técnicas, y dirige al G.C.C., sus notas imperativas exigiendo que terminen los reconocimientos armados de la Luftwaffe. El pobre comandante de vuelo Lapsley se rompe la cabeza para encontrar una manera de interceptar a los Messerschmitt 262 con los Tempest que hacen 780 km por hora.

Finalmente, con Brucker, prepara el **"Rat Code"** –el "código del ratón"– (¡llamado más tarde por los pilotos el "código bastardo"!)

El principio que se sigue es el siguiente: dos pares de Tempest se mantienen en permanente estado de alerta inmediata reforzado, es decir que los aviones permanecen en posición de despegue, al extremo de la pista, con los pilotos preparados en su **cockpit**, con el dedo sobre el arrancador, el motor caliente, la radio conectada.

Cuando un Messerschmitt 262 franquea el Rhin hacia nuestras líneas, Lapsley en su puesto de control previene, directamente por radiofonía, a los pilotos que están en alerta, en los términos siguientes:

– ¡Hola, Talbot, cacen la rata, cacen la rata!

De inmediato arrancan los motores, se lanzan tres cohetes rojos para dejar abierto el circuito y dar la prioridad a los cazadores de ratas.

Sin tratar de cazar una presa demasiado rápido, el par de Tempest enfila inmediatamente sobre Rheine-Hopsten, base de los aviones a reacción. Exactamente 8 minutos después de haber sido dada la alarma, los 2 Tempest patrullan a 3000 metros los accesos de Rheine, y tratan de pescar al Messerschmitt 262 de regreso de su misión, cuando debe bajar la velocidad para hacer descender sus ruedas antes de aterrizar.

En una semana abatimos de esa manera a 8 "ratas".

Yo no he tenido suerte, y he fallado en 2 que se me escapan entre los dedos.

A propósito de lo segundo, los artilleros de D.C.A. de Volkel no salen de su euforia. En efecto, el **rat scramble** acababa de ser decretado; yo despegaba seguido del número 2, cuando el Messerschmitt 262 pasó en tromba sobre el terreno, un centenar de metros detrás de mí. Por el más grande de los azares, y por el efecto de una especial bondad del Espíritu Santo, los 2 cañones Bofors de los puestos F.E. 4 y 5 estaban ubicados en una buena dirección, con sus ayudantes en posición. Cada uno tiró un cargador, a cien mil contra uno, y el Messerschmitt alcanzado de pleno por un 40 mm. se esparció en el firmamento.

Los alemanes encuentran en seguida cómo detener "la caza de la rata".

Los Messerschmitt 262 reciben la orden de volver a toda velocidad, en vuelos rasantes –lo que hace que sea muy difícil encontrarlos, gracias a su camouflage– y no disminuir su velocidad, sino en el pasadizo de la **flak** donde pueden, bajo la protección de una formidable barrera de **flak** ligera, ejecutar con total seguridad su maniobra de aterrizaje.

En la prolongación de la gran pista Este Oeste de Rheine, sobre una distancia de 8 km, 160 disparadores cuádruples de 20 mm. forman una sombrilla infranqueable de acero y explosivos, bajo la cual el avión boche puede deslizarse y aterrizar tranquilamente.

En una semana perdemos 7 Tempest que han tratado de atacar a un 262 en este pasadizo de **flak**. Es inútil insistir: se han recibido órdenes formales que prohiben permitir que se persiga a los 262 en un radio de 10 km alrededor de Rheine, lo cual restringe considerablemente nuestras posibilidades de abatirlos.

El 7 de Marzo, el Tercer Cuerpo del primer ejército americano alcanza el Rhin a la altura de Remagen, gracias a un golpe de suerte inusitado, encuentra intacto el puente Lunderdorff. La novena división blindada ha logrado apoderarse de él, y en seguida, el general Bradley comienza a explotar la cabeza del puente. Este enclave sobre la orilla derecha del Rhin llega a convertirse en 2 días en una amenaza tal para los alemanes que éstos realizan esfuerzos desesperados para cortar el puente. La Luftwaffe se ha lanzado a la aventura, y los caza americanos que no disponen de bases convenientes a una distancia razonable, rápidamente se ven desbordados. Se recurre a la R.A.F. y como solamente los Tempest tienen un radio de acción suficiente como para cubrir Remagen partiendo de Holanda, nos destinan esa tarea suplementaria.

Conduzco en el crepúsculo la primera de estas misiones de protección.

A la cabeza de 8 Tempest, bajamos el curso del Rhin, pasamos Colonia, y llegamos a Remagen, recibidos por una D.C.A. yanqui enfurecida. Los artilleros americanos están en un estado de nervios tal que aún después de que hemos hecho las señales convencionales de reconocimiento –y recibido el acuse de recibo– continúan tirando de tanto en tanto una ráfaga de Bofors sobre nosotros. A la tercera salva –que no me alcanza por un poco, ya que recibo un disparo en el

ala– me siento poco dispuesto a servir durante mucho tiempo de cebo a estos señores. Hago hacer media vuelta a mi formación para volver a casa...

¡Horror! Un verdadero ejército de 7 u 8 Arados 234, escoltados por una treintena de Messerschmitt 262, en picada sobre el desgraciado puente, está frente a frente delante de nosotros.

A pleno motor me dirijo detrás de ellos. En el momento preciso en que abro fuego sobre un Arado 234 a más de 1000 metros de alcance, unos 40 Fockewulff 190 –nariz larga– salen de las nubes a mi izquierda.

¡Tanto peor! Prevengo a mis compañeros de equipo por radio y continúo. La velocidad sube de una manera enloquecedora –520 millas por hora, 560, 575. Ensayo una pendiente alrededor de 50 grados; las 7 toneladas de mi avión tiradas por 3000 caballos tienen una aceleración formidable. El Arado se reorienta suavemente, insensiblemente, siguiendo una trayectoria que debe conducirlo a ras del Rhin, algunos cientos de metros antes del puente. Estoy a 800 metros pero no me animo a tirar. A esta velocidad, mis 4 cañones disparando harían por cierto saltar mis planos. Siempre detrás de mi boche, llego a una espantosa barrera de 40 mm y de ametralladoras pesadas... Veo con claridad las 2 bombas que se desprenden del Arado, una de ellas rebota por encima del puente y la otra repercute en el **tablier**. Paso 40 metros a la izquierda del punto de impacto, en el momento en que ella explota. Mi avión se ha elevado como una brizna de paja, y ha dado vueltas por efecto de la deflagración... Instintivamente, reduzco el acelerador y tiro de la palanca. Mi Tempest sube como una bala de revólver hasta los 3000 metros, y me encuentro sudando de miedo y angustia en plenas nubes, sobre el dorso. Una violenta vibración: mi motor se corta, recibo sobre el rostro una lluvia de tierra, de chatarra, de aceite, y luego de una caída violenta como un golpe de hoz, caigo en barrena. La barrena del Tempest es la cosa más peligrosa que existe: una vuelta, dos vueltas, y uno se siente como un trapo, arrojado hacia todas partes, a pesar de los breteles del arnés, rebotando contra las paredes del **cockpit**.

Completamente enloquecido, arrojo la empuñadura de largada del "hood" –que me queda en la mano– trato de enderezarme sobre mi asiento para saltar en paracaídas olvidando de desprenderme, y lo

único que consigo es golpearme atrozmente la cabeza... Salgo de la nube siempre barrenando, la tierra está allí, a menos de 1000 metros. Empujo la palanca hacia adelante. El motor tose y retoma con tal fuerza que parece arrancar la bancada del fuselaje. La barrena se transforma en espiral; tanteo suavemente mi profundidad que vuelve a responder, los campos llegan demasiado pronto a mi parabrisas...

Restablezco el vuelo a menos de 50 metros.

Tengo calor. Levanto mi casco y siento mis cabellos empapados de sudor.

Encuentro el rumbo rápidamente. Estoy sobre la orilla derecha del Rhin, al norte de la cabeza de puente americano. Sigo un rumbo de 310 grados para volver a entrar y por radio doy cita a mi patrulla. En ese momento Kenway me llama:

–¡Hola Talbot, Kenway te llama! ¿Cuál es tu posición? Cambio.

Respondo brevemente:

–¡Hola Kenway, aquí Talbot! Mi posición está alrededor de 20 km de Remagen, al norte, a lo largo del Rhin.

Es Lapsley que controla personalmente a Kenway; hoy reconozco su voz un poco arrastrada.

–OK, Pierre, presta atención, hay un par de ratas en los alrededores.

Bien, abramos los ojos. Estoy bien de combustible y decido hacer un tranquilo 360 grados bajo las nubes para tratar de descubrir a las 2 ratas en cuestión.

Algunos segundos más tarde los disparos de D.C.A. suben a lo largo del Rhin, y distingo 2 largas y finas estelas grises que ondulan a ras del suelo.

Es un 262. Es magnífico, con su fuselaje triangular como la cabeza de un tiburón, sus minúsculas alas en forma de flecha, sus 2 turbinas alargadas, su camouflage gris manchado de verde y de ocre... Esta vez no estoy mal ubicado, entre el animal y su base. Pico de nuevo como un sordo para adquirir el máximo de velocidad. Todavía no me ha visto. Un ligero viraje de los alerones, y llego por encima en tangente. Cuidadosamente corrijo el **colimater** para la velocidad y un "**bullet**" "**drop**", cuando rápidamente veo 2 largas

llamas que salen de sus toberas. Me ha visto y acelera a fondo. Estoy bien ubicado, a 300 metros. Tiro una primera ráfaga. Fallo. Aumento la corrección y tiro otra vez rápido pues él está viniendo sobre mí. El alcance es ahora de 500 metros. Una explosión sobre la turbina derecha, que vomita en seguida un formidable penacho de humo negro... El 262 patina violentamente y pierde altura. Las velocidades se equilibran, a alrededor de 600 metros de alcance. El humo me molesta y fallo otra vez. Curiosas bolas rojas que flotan en la humareda, deslumbran. ¡Dios mío, mis 2 cañones de la izquierda están trabados!... Miro más a la derecha para corregir el desperfecto, y mis otros 2 cañones se traban a su vez. El Messerschmitt 262 sigue con un motor. Estoy loco de rabia. Mi sistema neumático tiene un escape, no hay presión en el cuadrante. Babeo de rabia. Continúo siguiendo al 262 en la esperanza de que su segunda turbina produzca un exceso de calor.

Luego de algunos minutos es mi motor el que empieza a recalentar. Lamentándolo debo abandonar, mientras juro que voy a arrancar la piel de la espalda al imbécil que ha escrito en el boletín técnico del Ministerio del Aire que el Messerschmitt 262 era incapaz de volar solamente con una sola turbina.

En esta aventura, he olvidado a mi patrulla que debe estar impaciente sobre Polonia. Por medio de la radio paso el comando a Mack Calling, y entramos por separado a Volkel, al caer la noche.

Estoy de un humor espantoso. Para arreglar las cosas, uno de mis neumáticos revienta mientras ruedo: debo esperar, bajo un viento glacial, que lo cambien, para conducir mi "taxi" al estacionamiento antes de ir a cenar.

PROHIBICION DE RIEL

En el amanecer gris que estira largas bandas de bruma sobre la monótona llanura cubierta de nieve, nace una columna de humo. Luego otra, un poco más lejos, que persiste al ras del suelo, persiguiendo una línea negra que serpentea sobre la blancura inmaculada del paisaje.

--Tren a las 2. ¡Talbot!

Los 4 Tempest se deslizan a 1000 metros de altitud, en el aire helado, y sus alas pulidas reciben los primeros resplandores de una insípida aurora.

Nos dirigimos en forma oblicua hacia el segundo tren, y por instinto, 4 manos enguantadas, congeladas de frío, aprietan ya la palanca para pasar la hélice a paso fino.

Puede distinguirse ahora la locomotora precedida del vagón de **flak**, y el interminable convoy mixto que arrastra penosamente.

Sin largar los tanques suplementarios, picamos levemente, a pleno motor... 580... 600... 650... 700 km por hora.

La sangre sube a mi garganta súbitamente reseca: otra vez este viejo miedo de la **flak**.

Más que 3 o 4 mil metros. Comienzo a alinear mi **colimater** una

veintena de metros delante de la locomotora.

¡Vamos ya! Me inclino hacia adelante, crispado. Más que faltan 800 metros. El primer capitel de disparos –los resplandores sacudidos del cuádruple de flak 20 mm– las ruedas de la locomotora que patinan, con los frenos bloqueados.

Quinientos metros. Rozo los surcos cubiertos de nieve de donde vuelan en desbandada los cuervos.

Ruido de mis cañones, el chófer salta de su cabina y rueda en la fosa. Mis obuses explotan y perforan bailando la masa negra que crece en el colimater. Luego de un gran soplido, la chimenea vomita una erupción de llamas y de escoria, orlada por el vapor que escapa de los tubulares reventados...

Presiono la palanca para saltar los hilos telegráficos, me sumerjo rápidamente a través del humo, y de nuevo, el cielo en mi parabrisas, cubierto de hollín grasoso.

Palanca contra el vientre me lanzo en zig zag. Flak o rebote del número 2, carbones ardientes dan vuelta alrededor de mi aparato, el "grand Charles". Los pequeños copos blancos enpenachados de fuego comienzan a cruzarse en el espacio.

Un golpe de vista hacia atrás. La locomotora ha desaparecido, rodeada de hollín y de vapor. Los hombres desenganchan las portezuelas y corren a lo largo del balasto como hormigas en delirio.

Rojo 3 y Rojo 2 se me reúnen, mientras que Rojo 4 se debate todavía en las redes de la flak muy densa, escupida por los 3 vagones de la D.C.A.

Hago describir a mi patrulla una amplia órbita ascendiente, y ponemos el rumbo sobre el segundo tren.

Por cierto éste ha sido prevenido por la radio, está detenido, y el humo sube en forma vertical. Muevo mis alas, indeciso. Es inútil atacar ahora, pues los guardianes de la flak deben estar esperando, con los ojos en el visor y completamente preparados.

– ¡Hola! Talbot, no vale la pena ir allí, están alerta. Toma a la derecha 180 grados.

¡Mi Dios! Rojo 4 está loco.

–Talbot Rojo 4, ¡no ataques!

El Tempest se dirige sobre la locomotora.

– ¡Vuelve, imbécil, vuelve!

La flak abre fuego, y veo las columnas de humo que se desgranan bajo las alas de Patrick. Luego una pequeña explosión imperceptible a lo largo del fuselaje, el Tempest se da vuelta lentamente, siempre lanzado sobre su trayectoria, y roza, casi sobre la espalda, uno de los vagones, hasta estrellarse junto a los rieles...

Juraría haber escuchado la explosión. Como siempre, el hongo de pesado humo negro, atravesado por el vapor de combustible en fuego, se eleva así como los restos esparcidos.

–OK, Talbot. Regreso.

Por el camino de regreso, atacamos otros 3 trenes.

Nueva tragedia en el momento de aterrizar. Bentley, mi número 3, alcanzado por la flak, aterriza el primero. A 100 metros del terreno surge de pronto, el Anson, que hace una larga aproximación llana. Los 2 pilotos no pueden verse y convergen, a ciegas, uno hacia el otro. Bentley seguramente ha desconectado su radio pues no escucha el llamado desesperado del control de pista. En el último segundo, el Anson se aparta brutalmente, pero es demasiado tarde. Los restos mezclados de los 2 aviones llamean al pié del carromato de control. Siete muertos. El Anson traía 5 nuevos pilotos de refuerzo para los vuelos.

NUBES, NIEVE Y FOCKE WULF

Mañana glacial y engañosa. Estamos en **readiness**, desde las 4,30 horas. Mi equipo está agotado y todos esos jóvenes organismos fatigados reaccionan mal contra el frío.

Siete horas treinta. Ordenes y contraórdenes se han sucedido y todo parece ir mal.

Todo ha comenzado con los radiadores de los diésels de socorro que han estallado de pronto, extinguiendo la rampa de aterrizaje cuando el primero de los 3 Spitfire 14 de la sección amarilla del escuadrón 41 aterrizaba. Aquél que entró en pérdida a una decena de metros, se estrelló e incendió.

El tercero, piloteado por un joven polaco, Kalka, se ha quedado durante unos 10 minutos por encima del terreno. Con poco combustible –ha vuelto demasiado tarde de Eindhoven–, el piloto ha logrado saltar a tiempo.

Muertos de frío, apretujados en el pasto de la puerta del **dispersal**, hemos entrevisto vagamente la silueta del Spitfire entre las nubes, con las ruedas y los alerones bajos: una masa negra que daba vueltas, el piloto que caía –el chasquido del paracaídas que se abre– huyendo de la corola pálida arrastrada por el viento.

Una hora después, un jeep conduce su cadáver rígido, envuelto en la seda escarchada del paracaídas. El pobre tipo había caído en el Meise, cuyas aguas heladas no lo han perdonado.

Mientras que el día desapacible se levanta, 4 Nalgo han despegado conducidos por el comandante de vuelo Grooker. Una hora y media más tarde, solamente han vuelto 2 Tempest.

Luego de haber ametrallado en la región de Osnabruck un tren cuya **flak** adormecida no había reaccionado más que tibiamente, la sección había logrado volver a formarse. De pronto, Barry ha visto una fina columna de humo que se filtraba del radiador 17, inconsciente del peligro.

Grooker, prevenido, movía su avión para tratar de ver. Hasta en el espejo retrovisor, el humo era imperceptible. Luego, de pronto, el Tempest ha sido sacudido por un choque y una llama se ha desenroscado en su estela, larga y fina como una espada...

Desde otros aparatos, que se apartaron precipitadamente, se vieron las 2 manos enguantadas de Grooker emprenderselas con los tomas de la cobertura vidriada de la cabina. De pronto su rostro y su torso aparecieron iluminados de púrpura; el fuego había hecho irrupción en el **cockpit**. Violentamente el Tempest se dio vuelta, patinando sobre la espalda.

Con la garganta oprimida, los compañeros de equipo de Grooker mantenían los ojos fijos sobre el avión que ya su conductor no dominaba. Ellos no vieron más que las dos sombras salir arrojadas silenciosamente de la bruma irisada por la aurora. Solamente un reguero incandescente de disparos y las grandes cruces negras entrevistas sobre las alas de dos Focke Wulf que desaparecieron en seguida en el cielo.

Un segundo Tempest partió en barrena, y sus restos incendiados se reunieron a lo largo de la autopista, a los del avión de Grooker.

Estas novedades no provocan más que una emoción muy relativa, y sin embargo Grooker había permanecido mucho tiempo a la ca-

beza de la escuadrilla, de modo que era difícil concebir el Wyng 122 sin él.

A las 8, por cuarta vez desde esa mañana, G.C.C. nos puso en alerta reforzada; luego cambió sus órdenes 10 minutos más tarde. Cada vez hay que volver a sentir el aire helado, ascender con el pesado paracaídas sobre el ala, desenguantarse para conectar los cascos sobre las tomas de radio y oxígeno; volvemos en seguida alrededor de la estufa, con los nervios tensos, a arrojar un último vistazo prematuro a la carta del sector, con su trama negra de líneas de ferrocarril que uno costeará en vuelos rasantes, a la búsqueda de un tren peligroso a causa de la **flak**.

Observo a mis pilotos: no han cambiado entre ellos ni una palabra, ni siquiera una mirada, apenas un gesto para reclamar un cigarrillo o fuego...

De pronto, suena el timbre del teléfono, en la cabina, todo el mundo queda inmovilizado en el lugar, con la boca seca y el estómago contraído.

Explosión de furor, patadas al desdichado cubo de carbón, no es un alivio; tenemos más bien la impresión de ser juguetes... Paso mi malhumor a Byrnes, uno de los nuevos en mi equipo, que arrastra tímidamente su cabeza de muchacho temeroso, llena de manchas por las pecas. Este imbécil ha dejado su paracaídas en un charco de aceite, ayer o anteayer, y esto no habla bien de él. El aceite devora los pliegues estrechos de la seda más todavía que el fuego: un paracaídas en este estado no resistiría el movimiento de apertura, a una velocidad mediana.

A las 9,30 horas llevo mi equipo a la cantina. Ordeno un segundo desayuno; con este frío no puedo dejar a mis pilotos sin comer las 4 horas que faltan hasta el mediodía.

Apenas he levantado mi plato de porridge cuando el sargento de la cantina me llama al teléfono. Con la boca llena contesto a Lapsley.

Hay una patrulla de 8 aviones Osnabruck–Munster–Bremen, con prioridad de ataque naturalmente para los trenes. Despegue a las 9,55 horas. O.K.

Rápido llamado al **dispersal** para prevenirlos.

Como estaba previsto el tiempo empeora; comienza a nevar. Los copos corren por el parabrisas, y para rodar hasta la pista, tenemos que llevar un mecánico en el ala para que nos guíe. Con una mano se agarra al helado metal, resbalándose, con las dos piernas vacilantes, y con la otra indica el camino mientras se enjuga las lágrimas que corren por sus ojos azotados por el viento cortante.

Mi avión llega sin detenerse hasta la reja metálica de rodamiento: "No nos dejarán salir con un tiempo así".

Conecto mi radio y llamo a Desmond:

– ¡Hola! Desmond, Talbot Rojo te habla. Un tiempo espantoso. ¿Qué hay de nuevo?

– ¡Hola! Talbot, Desmond te contesta. Despeguen ahora.

Hemos llegado ahora a la intersección entre la banda de rodamiento y la pista de ladrillo. Los mecánicos saltan a tierra y parten corriendo, curvados bajo las ráfagas luego del adiós tradicional del pulgar en el aire.

Mis 7 aviones continúan y se disponen de a 2 sobre la pista.

Byrnes, conmovido y nervioso, no llega a alinearse correctamente a mi costado; maltrata sus frenos y corrije a grandes golpes de motor. Me saco la máscara y le dirijo, con una sonrisa, señales de ánimo. Con este viento de frente, él enloquece, y casi me atropella en el despegue.

Ahora nieva en forma tupida, apenas se ve el extremo de la pista.

Abro los gases progresivamente, y apenas he terminado de hacer entrar mis ruedas, viro hacia la izquierda. Veo el Tempest de Byrnes deslizándose sobre mi timón de cola, y rozando los árboles desnudos y los techos blancos.

Sobre la pista, mis números 3 y 4 enfilan arrastrando tras ellos la nube de nieve levantada por sus hélices, mientras que el primer par de la sección azul, se sacude.

Luego de 10 angustiosos minutos de ascenso en formación encastrada, a través de las nubes pesadas de escarcha, emergemos, empapados de sudor, 2000 metros por encima de Munster.

Las calles negras se cruzan y se entrecruzan entre las casas cubiertas de nieve. El humo y el vapor de las fábricas se deshilacha bajo el viento y se deshace en la blancura de la llanura.

La ciudad parece muerta.

La catedral está rodeada de un barrio bombardeado, esqueletos de armazones ennegrecidos, huecos horribles de cuevas, montañas de restos que van hasta la plaza. A la sombra de las torres, estrechamente apartados, un centenar de camiones y algunos carros.

Del otro lado del canal embotellado de chalanas inmovilizadas entre los rieles, la estación casi desierta. Cráteres de bombas, restos calcinados de vagones cisterna, y en un rincón, cerca de una rotonda como para locomotoras, dos trenes, uno contra el otro, bajo la protección de las plataformas de **flak** automáticos, cuyos responsables deben seguir nuestras evoluciones a través de los objetivos de sus telémetros...

De pronto tengo la inexplicable sensación de que hay en alguna parte una batería de 88 mm. ¡Rápido! Llamo a Talbot. No sé por que, sin esperar los pocos segundos reglamentarios entre la orden y la ejecución, viro en seguida, en seco. Mis aviones sorprendidos comienzan su viraje en forma desordenada... Y justo en mi cola, entre Byrnes y yo mismo, aparecen 3 resplandores que se cubren de humo sombrío. Una voz anónima lloriquea en la radio.

Mi patrulla vuela admirablemente.

Estar a la cabeza de una formación constituye para mí un orgullo renovado sin cesar. Es un sentimiento instintivo en el cual no cabe ninguna reflexión.

A mi izquierda, impecablemente espaciados, Rojo 3 y Rojo 4. A la derecha, en seguida, Byrnes, Rojo 2. Quinientos metros más lejos, la sección azul, Mac Cairn a la cabeza, con sus 4 aviones estrechamente agrupados.

El cielo, bajo una bóveda muy elevada de nubes perfectamente

unidas, es de ese gris luminoso pero sin sol que uno suele encontrar en el invierno. Los Tempest se destacan como juguetes magníficos sobre el muro de cúmulus que bloquea el horizonte del Rhin hasta el ras de los árboles.

Flotando milagrosamente a 2500 metros sobre una capa de aire menos frío, se acerca un banco de nubes blancas, impresión curiosa de estar inmovilizado en el lugar, inmóvil entre la llanura nevada y los stratus grises, con esas masas imprecisas e irreales deslizándose a nuestro encuentro sobre su base chata...

Tregua de ensueño. Voy a pasar por encima o por debajo.

Un giro del horizonte calmo y científico; escudriño atentamente el cielo al cual corto en trozos muy precisos por medio de un movimiento de la cabeza de arriba hacia abajo.

Nada en el aire.

Nada en el suelo tampoco. Me parece ver muy bien una fila de camiones estacionados a lo largo de la autopista; pero fuerzo mis ojos al pasar sin verlos. Basta de historias con la **flak** antes de que nuestros tanques estén vacíos.

La radio está silenciosa, debemos ser los únicos cazas de Kenway en el aire. Esto nos resulta asombroso, con este tiempo de perros.

Siento un deseo infantil de juguetear con mi patrulla entre las nubes.

Prioridad para los trenes, prioridad para los trenes.

En mi conciencia, escucho todavía la voz de Lapsley en el teléfono.

"¡Prioridad para los trenes!" Evidentemente por encima del banco de nubes, no podría ver los trenes.

"Dios mío, haz que no haya trenes allí abajo".

—**Hello Talbot, squadron keep just bellow cloud pass!**

Y 10 metros por debajo del translúcido plató, nos deslizamos...

De pronto la radio estalla en aullidos e imprecaciones. Sorprendido me sobresalto, millares de espinas parecen hundirse en mi lengua, en el dorso de la mano, y en mis rodillas.

Llaman a Mac Duff, lo previenen.

¡Vamos, hay alboroto en algún lugar del cielo! Automáticamente mis aviones han tomado la formación de combate, y en el balanceo de las alas, adivino que 7 pares de ojos excitados escudriñan el cielo.

No conozco el indicativo "Mac Duff", es probablemente un escuadrón de la 84 División Aérea.

Con los nervios tensos, pido explicaciones a Kenway.

– ¡Hola, Kenway! Talbot te habla. ¿Qué paso?

Entre dos salvas de juramentos y de gritos de los Mac Duff, Kenway me responde:

–Apresúrese, Talbot, un asunto grave bajo Rheine.

No hay necesidad de prevenir a mi patrulla, que ha entendido todo. Viramos hacia pleno Este, a toda velocidad, con el colimater encendido, el dedo sobre el gatillo.

Un vistazo al mapa; menos de 80 km, entonces estaremos sobre Rheine en 5 minutos, demasiado tarde probablemente...

Cambio la frecuencia de radio, pues la B está obstruída por los Mac Duff...

Byrnes comienza a dejarse arrastrar según las buenas tradiciones de los jóvenes número 2.

Tengo el dedo sobre el contacto de emisión de radio para transmitir la orden, cuando escucho aullar su voz sobreexitada:

–Talbot Leader, aviones sobre las nubes, ¡pronto! son los boches.

¡Mi Dios! Levanto la cabeza y veo a través de la capa translúcida desfilar unas 10 siluetas imprecisas, arrastrando cada una de ellas un halo de arco iris.

Arrojo mis depósitos suplementarios, pongo la hélice a paso fino, el motor en sobrepotencia; me lanzo a la vertical a través de las nubes.

Emerjo derecho en el cielo, sujeto a mi hélice, 100 metros apenas bajo los Focke Wulf que vuelan en desorden...

En el círculo luminoso de mi colimater, el revés de un ala con las grandes patas del tren de aterrizaje, las cruces negras y el vientre

azul pálido de uno de los boches salta a la vista.

Aprieto largamente el disparador, sacudido hasta la médula por mis 4 cañones desencadenados...

Un espantoso desgarramiento, un gran panel de chapa se desprende del Focke Wulf que hace 2 toneles desenganchados, vomitando una capa de fuego y de despojos.

Lo evito oportunamente. Su plano cortando el aire no ha pasado a más de 5 metros de mí.

Como he perdido la velocidad adquirida, trato desesperadamente de completar mi looping, pues arrastrado por mi reflejo me he puesto en la más vulnerable de las posiciones, y el Focke Wulf no estaba solo. Me encuentro estúpidamente sobre la espalda, como una mosca en una tela de araña, colgando de mis breteles. Pongo la palanca a la izquierda, pero los comandos no responden. Habiendo huído toda sustentación, mi Tempest vibra violentamente y se mueve a latigazos... ¡Bang! La explosión enceguecedora, justo delante de mis ojos, destroza mis tímpanos. ¡Abandono todo e instintivamente me cubro la cara con los dos brazos! Olor a ozono y a caucho de un corto circuito, mezclado con el humo de cordita...

Sacudido, con el estómago entre los dientes, la cabeza hacia abajo, trato en vano de subir mis piés sobre el pedal. Mis piernas pesan una tonelada. Uno de los instrumentos arruinados de mi plancha de a bordo pende al extremo de un hilo ante mi nariz, y escucho en mi radio el crepitar de las chispas azules que veo correr sobre la caja de contactos eléctricos.

Seguramente es un 30 mm que me ha tocado en el recodo del ala.

Jadeante, restablezco maquinalmente 500 metros por debajo de las nubes y mi motor atascado vuelve a arrancar después de algunas resonantes resacas de llamas. (Blup, blup).

– ¡Bang!

¡Todavía!

Esta vez es un 20 mm en el fuselaje. Siento el choque a través de mi placa de blindaje dorsal como si fuera un golpe de martillo.

Frenéticamente, basculo con las 2 manos y viro. El Focke Wulf manchado de verde enfila delante de mi parabrisas, dos penachos blancos en el extremo de los planos, y vuelve a subir verticalmente ha-

cia las nubes. Ahora mi radio está muerta, pulverizada por el último obús.

Vacilo, ¿qué hacer? Veo emerger de la base de las nubes, enmarcada por una cascada de despojos encendidos, una forma inerte enganchada a un paracaídas abierto a medias. ¿Se trata de uno de los míos?

Luego viene un Focke Wulf, picando a pleno motor, verticalmente.

El pequeño punto brillante se hunde hacia la tierra como un proyectil, una burbuja de fuego que estalla en la nieve, y el humo se infla en seguida en forma de hongo, rápidamente arrastrado por el viento.

A lo lejos algunas crucecitas negras se esfuman...

Y el cielo se queda súbitamente vacío. Ni un avión. Mis aviones y los boches se han desvanecido.

Voy a volver. Un vistazo circunspecto alrededor y me agacho para reajustar mi giróscopo. Verifico entonces que mis piernas tiemblan convulsivamente, y que bajo los guantes forrados, mis manos húmedas están horriblemente doloridas, a medias paralizadas por la crispación nerviosa sobre la palanca y la manija del acelerador.

El regreso a Volkel es una pesadilla. Me detengo durante casi un cuarto de hora, sin radio, en una espantosa tormenta de nieve que diluye los contornos del paisaje y borra los puntos de referencia. Pierdo un poco la cabeza, atravieso el Rhin 2 veces, saludado por los disparos de la **flak**, y finalmente voy a parar a un aeródromo americano, 150 km al sur de Holanda. Aterrizando a ciegas, rompo la chimenea de palastro de un carromato, y desamparado, mi Tempest sin aletas de frenado se detiene a 2 metros de un Lightning.

Estoy de tal modo agotado que es necesario que los mecánicos americanos me ayuden a salir de mi **cockpit**.

WALTER NOWOTNY

Walter Nowotny ha muerto.

Nuestro adversario de los cielos de Normandía y de Alemania ha muerto anteayer como consecuencia de sus quemaduras en el hospital de Osnabruck.

La Luftwaffe, cuyo héroe ha sido, no sobrevivirá largo tiempo a su muerte que es como el punto final de esta guerra aérea.

En la cantina, esta tarde, su nombre aparece a menudo en la conversación. Hablamos de él sin rencor y sin odio. Cada uno recuerda cosas que se relacionan con él, con respeto, casi con afecto. Es la primera vez que escucho una conversación en este tono en la R.A.F. y es también la primera vez que siento experimentarse abiertamente esta curiosa solidaridad entre los cazas, por encima de todas las tragedias y de todos los prejuicios.

Esta guerra habrá visto espantosas masacres de seres humanos, ciudades destruídas por las bombas, las carnicerías de Oradour, las ruinas de Hamburgo. Nosotros mismos hemos sentido a veces detenerse nuestro corazón al ver nuestros propios obuses explotar en una calle de un pueblo apacible, destrozando, alrededor del tanque alemán al cual atacábamos, a las mujeres y a los niños. Ante aquello, los comba-

tes con Nowotny y sus Messerschmitt tenían algo de sucio, muy por debajo de los combates del ejército de tierra, en el barro y en la sangre, en el estrépito de las orugas, rampantes y hediondas...

Combates del cielo: graciosos arabescos de una danza de moscardones plateados —diáfano encaje de las columnas de vapor blanco— Focke Wulf deslizándose como juguetes, en el infinito...

Ciertamente, hay entre nosotros también combates menos nobles: ametrallar a los trenes en el alba gris de las mañanas de invierno, y cuando uno trata de permanecer sordo ante los aullidos de terror, de no ver a nuestros obuses destrozar los bosques, hacer volar los vidrios en estallidos, los mecánicos que se retuercen en las columnas incendiadas de vapor, toda esta humanidad cazada en la trampa de los vagones, enloquecida por el estrépito de nuestros motores y los estallidos de la **flak**...

Toda esta tarea humana e inmoral que debemos llevar a cabo porque somos soldados y esta es la guerra.

Nuestra revancha, hoy, consiste en saludar a un valiente enemigo que acaba de morir, en proclamar que Nowotny nos pertenece, que forma parte de nosotros, de una esfera en la que no tienen lugar ni las ideologías ni los odios ni las fronteras. Esta camaradería no tiene nada que ver con el patriotismo, la democracia, el nazismo o la humanidad. Todos esos muchachos, esta tarde, lo comprenden instintivamente. Y si hay quienes alzan los hombros, es porque no pueden darse cuenta; no son pilotos de caza.

La conversación ha decaído, los jarros de cerveza están vacíos, la radio se ha silenciado porque ha pasado la medianoche. Bruce Cole, que no es ni poeta ni filósofo, deja caer estas palabras: "el primero que se atrevió a poner una cocarda sobre el ala de un avión, era un cerdo".

En Mayo de 1944 Jacques y Yule habían tenido un encuentro muy movido con Nowotny por encima de Le Habre. Muchas veces en Normandía con la 602, habíamos tenido encuentros con él. Había ametrallado nuestro "strip", el 21 de Junio por la mañana, había abatido 3 Dakotas transportadores de combustible por encima de Bazen-

dillt, y algunos días más tarde, había mantenido combates con una formación mixta de Thunderbolts americanos y de Spitfire noruegos sobre Arromanches, que había perdido 3 T. 47 y 2 Spitfires, mientras que un 109 se estrellaba a 100 metros de nuestra cantina.

En esta epoca, Nowotny era ya el gran as de la Luftwaffe y comandaba los 3 grupos de caza de Dreux. Sus salidas podían ser fácilmente identificadas porque siempre conducía sus Messerschmitt 109 mientras él mismo piloteaba un Focke Wulf 190.

Volvimos a encontrar a Nowotny en Alemania, donde comandaba la J.G. 52 en Rheine–Hopsten. La Luftwaffe, después del asunto del 1° de Enero, no tenía prácticamente dirección central, y se había dado libertad individual a las escuadras. Solamente se enviaban a los comandantes vagas directivas generales, con una completa laxitud en cuanto a la ejecución. Cada agrupamiento de la Luftwaffe gravitaba alrededor de un aeródromo principal, al que estaban vinculadas varias bases satélites. Con sus estados mayores, sus controles de operaciones, sus servicios de reabastecimiento, de **flak** y de reparaciones, estas unidades autónomas dependían de forma muy distante del Q.G. central.

Nowotny, en Rheine-Hopsten era el patrón del Jagd–Geswader 52 dispersado sobre los aeródromos satélites de Hopsten: Nordhorn, Plantlunne, Neuenkirchen, Lungen, Hesepe, y Bramasha. Los efectivos del JG 52 se componían de alrededor de 75 Messerschmitt 109, 75 Focke Wulf 190, y de un centenar de Messerschmitt 262, a reacción. Un staff de Hunkers 88 cazadores nocturnos estaba vinculado a ellos.

Aquello representaba, con las reservas tácticas, alrededor de 400 aparatos de combate bajo las órdenes de aquel subteniente que tenía 22 años.

Los servicios de inteligencia aliados le atribuían unas 60 victorias confirmadas sobre nuestros frentes, y un centenar sobre frente ruso. Había sabido hacerse respetar por todos. Luego del fusilamiento de 47 pilotos aliados, que habían tratado de evadirse de la cautividad, había dirigido a Hitler mismo una violenta protesta cuyos ecos habían llegado hasta nosotros.

El 15 de Marzo último, yo conducía una sección de 4 Tempest en un **rat-scramble** sobre Rheine-Hopsten, a 2500 metros de altura. De pronto vimos aparecer en vuelo rasante, un Messerschmitt 262, sin

camouflage, con sus pulidas alas brillando al sol. Estaba ya en el corredor de **flak**, y comenzaba a tomar terreno. La línea de disparos se elevaba para cubrir su acercamiento. Decidí, de acuerdo con las nuevas órdenes, no atacar en estas condiciones; cuando sin prevenir, el número 4 de mi patrulla se lanzó en vertical hacia el pequeño punto brillante que se acercaba por la larga pista de cemento. Bob Clark, lanzado como una bala, atravesó por milagro, sin ser tocado, el muro de **flak**, y tiró una larga ráfaga sobre el Messerschmitt 262 plateado que estaba en la fase final de su aterrizaje... El Messerschmitt 262 estalló en llamas justo a la orilla del aeródromo.

Quince días más tarde supimos por informes obtenidos en interrogatorios de prisioneros, y por algunos documentos capturados, que ese Messerschmitt 262 estaba piloteado por Nowotny.

Todo el mundo se ha ido a acostar. Nosotros, Bruce Cole, Clark, Brooker y yo, nos retrasamos mirando, en una revista de aviación llamada "Der Adler" que hemos encontrado en Gorch, un artículo ilustrado sobre Nowotny. Está su retrato, tomado el día mismo en que recibió la Cruz de Hierro con espada, diamantes y hojas de roble, la más alta distinción militar alemana. Un rostro de niño fatigado, un poco triste, con el mentón y la boca voluntariosos.

–¡En fin!– dice de pronto Brooker –es hora de irse a la cama. ¡Qué lástima que este tipo no haya llevado nuestro uniforme, hubiera sido un buen compañero!

EL RHIN

Brooker conduce la escuadra durante toda la semana a un ritmo infernal. Sus 3 grupos pierden 17 pilotos. Destruímos 24 aviones alemanes y 52 locomotoras.

En el 274, estamos reducidos a 11 pilotos y 16 aviones. Es una vida imposible. El grupo Support Unit puede proporcionarnos con rapidez aviones nuevos, pero no puede decirse precisamente que los pilotos de los Tempest abunden.

El 20 de Marzo por la mañana, el Anson nos ha traído 4 sargentos pilotos y un ayudante. El último de estos 5 nuevos reclutas se hace matar el 23 de Marzo. Los viejos, agotados por sus 3 salidas cotidianas, tenían ya demasiado que hacer con salvar su propia piel, para poder ocuparse de los nuevos.

Los pobres muchachos que recibíamos frescos del O.T.U. tenían apenas 3 o 4 horas de vuelo en Tempest. Intimidados por sus máquinas que apenas piloteaban, se dejaban masacrar por la **flak** y los Messerschmitt 109...

Brown era uno de los 4 sargentos pilotos. Desde su llegada a Volkel, hacia las diez de la mañana, me había visto obligado a hacerle realizar una prueba de cañones sobre uno de nuestros nuevos Tempest, antes del mediodía. De inmediato había partido a almorzar a la cantina con su equipaje, y antes de que pudiera desembalar, había sido llamado al **dispersal** para una misión de guerra.

Conducido por Hibbert, en una sección de 4, había enganchado una docena de Focke Wulf, y por una gran casualidad, había logrado dañar a uno y volver. Pero Hibbert y Humphries habían sido abatidos.

Esa misma tarde, mientras que mis pilotos se iban para tomar el té, lo había retenido conmigo para mantener el alerta inmediato.

Diez minutos más tarde estamos **"scrambled"** sobre Wesel a 3000 metros de altura. Llegamos justo a tiempo para ver un Messerschmitt 262 a reacción desaparecer en las nubes. Un segundo de decepción e instintivamente, me separo. Cuatro Focke Wulf están sobre nosotros y el pobre Brown se precipita como una antorcha sobre las orillas del Rhin.

Me quejo amargamente de la situación a Brooker. Mis pilotos están al borde de sus nervios, como lo testimonia la multitud de accidentes estúpidos que se suceden sin interrupción: frenos quemados, neumáticos reventados, malos aterrizajes, despegues con la hélice a gran velocidad...

Mi grupo no puede durar de esta manera: ¡entre el 15 de Febrero y el 15 de Marzo he tenido 31 pilotos muertos o desaparecidos sobre un efectivo en línea de 24! Sobre los pilotos que componen esta unidad desde tiempos de Fairbanks, solamente 2 oficiales, un sargento y yo, sobrevivimos.

Lo único que puede hacer Brooker es mostrarme las órdenes imperativas del G.C.C.: hay que atenerse a ellas hasta que atravesemos el Rhin.

Veinticuatro de Marzo de 1945. Primera misión de cobertura a las 3 de la mañana sobre Wesel, atacada por la primera brigada de comandos. Una espesa nube de deshechos, de polvo y de humo planea todavía sobre la ciudad que ha sido bombardeada por 150 Lan-

caster que llevan cada uno 2 bombas de 5 toneladas.

En el circuito del aeródromo, hay una espantosa confusión de Tempest y de Spitfire que se rozan en la oscuridad a 500 km por hora. Se necesitan nervios muy sólidos para mantenerse 10 minutos en esta zarabanda de fuegos verdes y rojos donde se trata de formar las secciones en orden de patrulla.

A las 10, despegamos de nuevo para escoltar los 669 aviones y los 429 planeadores de la R.A.F. venidos de Inglaterra, transportando la sexta división aerotransportada británica.

Es un espectáculo dantesco. Millares de paracaídas blancos descienden en medio de un infierno de **flak** pesada, liviana y ligera, mientras que los Dakotas estallan en fuego y los planeadores se deshacen sobre las líneas de alta tensión en haces de llamas y chispas azuladas.

Los Typhoons atacan todos los emplazamientos de D.C.A. alemanes. Estamos dirigidos por los puestos avanzados de radio control hacia las columnas pánzer de refuerzo.

La caza de la Luftwaffe prácticamente no interviene. El bombardeo masivo de Rheine y de los aeródromos tácticos que ha tenido lugar ayer, la ha dejado temporariamente fuera de fuego.

Ametrallamos un tren blindado cerca de Ringerbert y un convoy de tanques en Bocholt, en las mismas calles de la ciudad. Es impresionante. Bajamos sobre los techos, haciendo sonar nuestros 4 cañones... Las tejas dan vuelta, los obuses de **flak** explotan a lo largo de los muros, los camiones se incendian, los habitantes enloquecidos corren por todas partes, se guarecen bajo los porches.

Danny, alcanzado de pleno por un 37 mm, golpea a 700 km por hora, en un conjunto de casas cerca de la iglesia.

Luego del almuerzo, la tercera misión. Conduzco una patrulla mixta del escuadrón 56 y del 274.

Sobrevolamos el viaducto de Bielefeld, pulverizado hace 3 días por 14 bombas de 10 toneladas. Los cráteres tienen más de

cien metros de diámetro.

Como el objetivo principal de nuestra misión consiste en impedir cualquier tráfico caminero en el triángulo Bielefeld, Altenbecken y Armsberg, divido mi dispositivo en pares que actuarán independientemente el uno del otro.

Ametrallo 2 camiones que transportan tropas, los pobre diablos no me oyen llegar a causa del ruido de sus motores. Después de dos pasadas no hay sobre la ruta más que dos carcazas que llamean y los cuerpos deshechos tirados sobre el macadán. Mi número 2 ha perdido contacto y me encuentro solo.

Disparo en seguida algunos obuses sobre una locomotora protegida en una estación y soy recibido por una **flak** de 20 mm, terrible. Mi avión tiene un extremo de plano arrancado.

Doy vueltas durante 10 minutos por encima del lugar de cita, esperando a mis aviones, y volvemos a Volkel sin Redge, abatido cerca de Armsberg por un Messerschmitt 109 que merodeaba.

Dieciocho horas cincuenta. Comunicación de Lapsley. Pide una patrulla muy experimentada de 4 aviones para vigilar Rheine. Parece que los alemanes van a tratar de evacuar sus aviones a reacción hacia el interior, aprovechando los últimos minutos del crepúsculo. G.C.C. insiste para que yo conduzca esta patrulla pues los aviones van a volver de noche.

¿Amor propio? Acepto antes de haber reflexionado. Este valiente Lapsley debe encontrar esto completamente natural; me conoció en Ashford en el año 43, en Normandía en el 44 y como siempre, recuerda mi entusiasmo. Pero con cuarenta misiones de guerra en veinte días mi entusiasmo se ha enfriado ligeramente.

Desvanecida toda verguenza, llamo a la cantina para tratar de encontrar a Gordon Milne y pedirle que tome mi lugar. El ordenanza se pone nervioso al extremo del hilo durante 5 minutos sin encontrarlo y la hora de despegar se aproxima.

Tanto peor. Ordeno al sargento jefe mecánico que ajuste mi avión en el tablero: –Hola Ron, ponga el J.B. en el pizarrón, voy a pilotearlo.

Tomo mis precauciones y llevo un equipo muy bueno: el inenarrable Tiny, el australiano es mi número 2, Thorky será mi número 4 y Peter West el número 3.

Pocas instrucciones, esto es una especie de cacería libre.

Diecinueve horas diez.

Estamos a algunos km. de Rheine, cubiertos por cúmulus esparcidos que arrastran bajo su panza hinchada de lluvia.

Ya está oscuro, y una larga banda de bruma lechosa contornea las colinas de Hopstein, disimulando el canal de Dortmund-Ems y sus exclusas destruídas.

Rheine parece haber sido terriblemente bombardeada –sus 3 grandes hangares se han desplomado, y la silueta familiar de la torre de control, flanqueada por sus temibles puestos de **flak**, ha desaparecido–. Esto da pena – ¡curioso por lo menos!– cuando uno ve Rheine, donde hemos dejado a tantos de nuestros camaradas y sostenido tantas duras batallas con la JG 52, en un estado semejante.

Allí parece reinar una agitación febril. En el bosque, a lo largo de las pistas de dispersión, pueden distinguirse luces que corren, y esas 2 largas estelas brillantes son, probablemente, los turbo reactores de un Messerschmitt 262 que se prepara para despegar.

Un buen número de "taxis" probablemente han enfilado con discreción hacia la oscuridad.

– ¡Hola Pierre! ¡Esto es idiota, no se ve nada!

– ¡Cállate!

Envío a Peter a paseo, pero sin embargo tiene razón, no se ve nada. Me decido a hacer un largo circuito sobre el aeródromo, a 400 metros de altura, y volver. Mi **colimater** mal regulado me deslumbra y luego de algunos tanteos, lo bajo hasta que no distingo en el parabrisas más que un filamento rojizo en forma de círculo.

Un último vistazo circular. De pronto, distinguiéndose, aparecen a mi izquierda las 2 finas hileras violeta de los caños de escape de un bimotor.

– ¡Atención Talbot Rojo! ¡Ataque a las 9!

Es un Junkers 88 caza de noche.

En la oscuridad que deforma las proporciones y destruye las distancias, se ve enorme en mi **colimater**. Tras una estimación rápida, disparo nerviosamente una larga ráfaga en la masa negra que se va, y me aparto...

Decididamente, tengo suerte. Tres rápidas explosiones secas como las cifras del código Morse, y una capa de fuego se desprende de los tanques reventados del ala derecha, iluminando el largo fuselaje de la cruz negra.

Luego, muy clara, sobreimpresa sobre esta masa luminosa, la silueta de un Tempest... Una fracción de segundo de pesadilla, y un inmenso deslumbramiento llena el cielo... Es el pobre Tiny, que me ha seguido ciegamente y que se ha estrellado, antes de poder esbozar un gesto, en el Junkers 88 herido de muerte.

Lentamente, la cascada de restos incandescentes de los dos aparatos entremezclados se esparce y se extiende en la selva de Mettingen sumergida en seguida por la noche.

Embrutecido, asustado, pierdo un momento el control de mi avión y durante algunos minutos zigzagueo a ciegas a ras del suelo...

¡Dios mío! Estoy al ras de una franja gris sembrada de cráteres, enmarcada por las ruinas; al resplandor de los primeros disparos, veo unos hombres que corren alrededor de 2 o 3 Focke Wulf "nariz larga" cuyos motores dan vueltas.

Es Rheine. Es el desencadenarse de la formidable **flak** de cañones automáticos y ametralladoras pesadas...

En la noche, una trama luminosa e impenetrable se teje alrededor de mí; unos carbones ardientes ondulan, forman racimos de relámpagos furiosos bajo las nubes, en los árboles alrededor de mis alas. Desesperadamente, pongo los gases a pleno y subo, prendido a mi hélice.

De pronto, 2 bofetadas quemantes – ¡bang, bang!– maullido de los **shrapnells** que perforan las hojas de **aluminio**, hediondez del metal oxidado, del caucho quemado, de la cordita, náuseas de miedo. ¡Bueno, ya está! ¡Se terminó!, entonces era así.

Mi pierna derecha late como un corazón, pesada... Esta sensación de haber puesto el pié en el agua, con los dedos que se crispan en una masa viscosa...

Y esta vibración que aumenta, me sacude, tan fuerte que mi

horizonte giroscópico, se desprende. En mis auriculares, ya no hay voces amigas. Mi radio ya no es un salvavidas, sino un infierno de crujidos, de silbidos ensordecedores...

Me muerdo la lengua hasta sangrar. Las ideas vuelven.

Reduzco los gases y la amplitud de las vibraciones disminuye; mi timón de cola ha debido encajarse fuertemente.

Una corriente de aire hiela el **cockpit**, el frío me despierta.

Todo es tranquilo; allí abajo, la luna se ha levantado; parece rodar sobre la llanura holandesa, aplastada por las nubes.

Hay que volver rápido, rápidamente sentir la tierra y ver caras amigas.

Pongo rumbo apresuradamente sobre los incendios que bordean el Rhin. Bordeo el canal de Ewenee retomando penosamente la altitud... Diez minutos de concentración sobre mis instrumentos que parecen locos: esos altímetros, van y vienen, los indicadores de presión, de temperatura, esos auxiliares tan fieles me abandonan ahora tras sus vidrios quebrados...

Aquí está Nimega y su gran puente suspendido. El Rhin arrebata al pasar los últimos resplandores de los incendios de Arthem y parece rodar cubierto de guijarros de sangre.

Trato sucesivamente de utilizar mis 6 longitudes de onda –llamo a Kenway, a Desmond– sin resultados. Mis circuitos eléctricos cortados, sin radio ni luces de posición, voy a hacerme rescatar por la DCA amiga. Instintivamente verifico los correajes de mi paracaídas.

Estoy en la Meuse, y en Gennep, encuentro la vía de ferrocarril que me guía hacia Volkel. El aeródromo está apagado, y las grandes pistas no se distinguen demasiado.

¡Mi Dios! ¿Qué esperan para iluminar la rampa? Estos idiotas del Flying Control no reconocen el sonido de un motor Sabre. Pico sobre la torre de control batiendo alas, ¡diablos, los tipos de la DCA conocen muy bien la silueta de un Tempest...!

De una vez, como un árbol de Navidad, Volkel se ilumina. ¡Por fin!

Vuelvo a hacer una lenta pasada, batiendo alas para mostrar que estoy en dificultades. Veo los faros de la ambulancia y el proyector del Crash-Wagon.

Voy a aterrizar sobre el vientre. No puedo saltar en paracaídas a

causa de mi pierna lastimada, y tengo, además, la ranura izquierda de mi habitáculo, quebrada por un estallido. Acciono sin resultados el dispositivo de largada.

El dolor me sube ahora hasta la cadera, ya no siento la palanca.

Estoy muy cansado; maquinalmente comienzo mi acercamiento, rápido, en 45 grados. El avión está muy flojo. Me crispo en la maniobra. De pronto el golpe de maza del temor me cae sobre la nuca, glacial, y las pinzas de la angustia me aprietan detrás de las orejas, y me pesan en las mandíbulas...

Con todas mis fuerzas, lucho contra la visión de Alex quemándose en su avión sobre esta misma pista, corto los contactos, giro entre las dos hileras de antorchas de las balizas.

¡Dios mío, un poco de sangre fría!

Tengo en la garganta una bola que me ahoga... ¡Atención!... No puedo dejar que el animal se descuelgue... Las balizas desfilan... Tanteo... todavía un poco... aquí está la primera de las 8 balizas rojas que señalan el fin de la pista...

¡Vamos allí! Trato de bajarlo sobre la nariz para levantar la cola, y con un golpe de alerón, deliberadamente, golpeo un ala para amortiguar el choque; a lo mejor puedo así evitar el vuelco.

Mi pobre Tempest, a pesar de sus 7 toneladas, ha sido tomado como una brizna en un torno gigantesco... Un primer choque, espantoso,... el aparato salta, proyectándome contra las paredes de la cabina... El **hood** se vuela... Las alas se sumerjen en una prodigiosa cabriola... Los techos se desgarran... Cruzo los brazos delante de mi rostro... Un raspado atroz, estrépito como si fuera el Juicio Final... Un sobresalto y una violencia tal que los breteles del arnés de seguridad se rompen. Proyectado hacia adelante... mis rostro aplastado contra el **colimater**... un gran resplandor rojo... ya no tengo mandíbulas... el gusto de la sangre... trozos de dienste que crujen en mi boca...

Un silencio aturdidor... una bocanada quemante salta a mi rostro: el primer obús que estalla, en la hoguera...

La lámina de un cuchillo me corta el hombro, corta las correas del paracaídas, dedos torpes se agarran a mis mangas deshechas, a mi cuello, – ¡atención! ¡mi pierna!– el calor me roe los pulmones... Manos que lastiman me arrancan del **cockpit** triturado... El goteo de los extintores de espuma, el rugido de la bomba, los gritos...

Me arrastran sobre la hierba húmeda. Me hacen rodar hacia una brazada; miriadas de estrellas rojas, verdes, deslumbrantes, se aplastan bajo mis párpados cerrados, contra mis ojos. El aire que respiro es glacial, repugna...

Olor a alcohol... un agudo dolor en el brazo...

Nada más.

Cuatro horas después del pinchazo de la morfina, me despierto, con la cabeza pesada, vacía, dolorida. Trato de hablar, mis labios están paralizados, todo mi rostro, salvo un ojo, está vendado...

¿Es el hospital de Eindhoven? El resplandor de una luz descubre las paredes blancas, una mesilla de noche, una jarra, un vaso, y en un platillo una pequeña bolita oxidada, sobre un almohadón de gasas.

—¡Ah, ya se despertó!

Es la voz de "Doc" Everald, que se obstina en hablar francés con su espantoso acento escocés.

—Bueno; pero la próxima vez trate de aterrizar un poco mejor. ¡Y no recoja la chatarra con sus piernas!

¡Dios mío, y mi pierna! De pronto comprendo... Es una bala de **Shrapnell** que me ha dado en Rheine, no siento más que un pinchazo irritante...

¡En todo caso, me hará bien 8 días de tranquilidad!

Tengo hambre, tengo sueño. El sueño es más fuerte. Me duermo apaciblemente.

El 30 de Marzo, seis días después, vuelvo a Volkel a tiempo para dirigirme hacia Warmwell, en el Anson, a elegir un hermoso Tempest completamente nuevo con la nueva hélice Rotol. Un día después me reúno con el escuadrón 3 que comando de ahora en adelante, en el Wing 122 (B 112 Rheine).

UN PAJARO RARO

El subteniente de vuelo Vassiliardes D.F.C., D.F.M. ha sido muerto esta mañana; hacía apenas 3 días que comandaba la segunda escuadrilla del escuadrón 486.

El doctor y el sacerdote van a estar desolados...

¡Pobre Vass! Sin embargo, se lo ha buscado. La extraordinaria suerte que durante mucho tiempo le cubrió contra todas sus imprudencias, ha debido abandonarlo. Se dejó enganchar estúpidamente en una trampa de la **flak**, y encima de eso, arrastró a Rail Road Blue 2 y Blue 3 con él.

Estábamos en patrulla, aquella mañana, cuando todo ocurrió. Pudimos seguir todo el drama por radio.

Vass había abandonado su sector luego de algunos minutos. Se trataba, hay que confesarlo, de una misión monótona, pero la cobertura de las cabezas de puente era algo indispensable.

Conduciendo su sección de 4 aparatos, había penetrado hasta una treintena de kms. en las líneas alemanas, y comenzado a atacar camiones, en una zona sin embargo muy conocida por la densidad de sus **flaks**.

En un cruce de rutas, había un embotellamiento. Vass, para ametrallarlos, tuvo que hundirse a través de una barrera muy densa de **flaks**, y su número 2 estalló en llamas. Prudentes, su número 3 y 4 rehusaron seguirlo.

Vass decidió al menos volver a hacer un segundo ataque, ordenando perentoriamente a su número 3 que lo acompañara.

– ¡Por amor a Cristo! Azul 1, no vuelva allá; hay demasiados **flaks**!

A pesar de este llamado desesperado de Azul 3, Vass volvió a pasar. Su aparato sin duda fue alcanzado una primera vez, y lo escuchamos gritar en la radio: ¡he sido tocado!

Azul 4, que no había logrado evitar los despojos más que por azar, nos contó más tarde que el aparato de Vass se había desintegrado literalmente en una bola de fuego.

En cuanto a Azul 3 (Stanley), nunca volvió, habiendo desaparecido su cuerpo y su avión.

Estoy en patrulla con Peter Wess, Longley y Don en los alrededores del Elba. Hemos ametrallado un tren en una pequeña estación sin grandes resultados.

Mucha **flak**, muy precisa, y el aparato de Don ha sido alcanzado. Salta penosamente de su Tempest en llamas, para caer en pleno sobre la batería de D.C.A. boche.

No será prisionero durante mucho tiempo, al ritmo que van las cosas, y tiene ahora muchas posibilidades de presenciar con vida el final de esta historia.

Sobre pequeños caminos secundarios, ametrallamos al pasar algunos camiones enloquecidos.

Los 3 aeródromos boches que percibimos parecen abandonados por la Luftwaffe. No hay trenes en marcha en los alrededores; es inútil correr al suicidio para perforar algunas locomotoras en los refugios protegidos por la **flak**.

Decididamente Alemania regurgita **flaks**. Las hay por todas

partes, hasta en los rincones más inesperados. ¡A veces uno cae en un caminito del campo apacible, donde andan 2 o 3 camiones, uno hace una pasada y ¡whooof! El cielo lleno de disparos de 20 mm.

Los convoy camineros militares alemanes deben ahora seguir itinerarios desviados, cuidadosamente estudiados, cubiertos a lo largo por baterías de D.C.A. ligeras. Como todo lo que circula hoy, es, por la fuerza de las cosas, militar, y por lo tanto sometido a órdenes muy estrictas, el fuego no vale la candela. Es inútil arriesgar un Tempest, estúpidamente, por el simple placer de pulverizar un vehículo de la Wehrmacht.

Otras 5 secciones de 4 Tempest hacen del mismo modo reconocimientos armados en los alrededores. Es por la forma, pues esta tarde no parece quedar ningún objetivo interesante.

Por principio, me demoro un instante para ver si hay alguien: puede ser posible caer inopinadamente sobre algún Focke Wulf que se encuentre merodeando por allí.

Por lo demás tengo la convicción de que mis pilotos no están en forma. Desde hace un mes han sido agotados, y deben estar en un estado de depresión moral, en el que se acepta de buen o mal grado arriesgar el pellejo sobre no importa qué, pero sin hacer ningún esfuerzo por buscar la oportunidad.

Lo que confirma mi opinión es que cada vez que desciendo por debajo de los 800 metros para observar mejor los pequeños caminos, mis 2 compañeros de equipo, se ponen a zigzaguear como si tuvieran toda la **flak** del mundo persiguiéndolos. Bajan a contrapelo conmigo, luego se apresuran a subir a miles de metros...

Lo que no impide felizmente a Peter West que abra los ojos.

– ¡Atención Filmstar Rojo, un avión a las 4 horas!

–OK. Filmstar, de vuelta a la derecha y suba.

Un avión se perfila a ras de los árboles, se aproxima rápidamente. Un curioso aparato que no puedo identificar.

No nos ve más que a último momento, pues estamos justo sobre el plafon de nubes, en la oscuridad. Se aparta muy rápidamente y

puedo verlo un instante de plano. Evidentemente es un **boche**, sus alas cubiertas de cruces negras lo indican, pero se trata de un pájaro muy extraño.

A pleno motor, trato de cortar su viraje, pero enfila asombrosamente rápido.

Longley, mejor ubicado, tira sobre él sin resultado.

El avión desconocido ha dado media vuelta y se salva gracias a sus alas. Es verdaderamente un fenómeno. Sus timones son cruciformes y tiene según parece no solamente una hélice de tracción normal delante, sino también una hélice propulsiva detrás de los comandos de dirección, todo esto en la cola. Su motor de adelante es uno "en línea", cubierto como el Jumo 203 del Focke Wulf 190 T-9, con un radar guiador anular; el otro motor está guarecido en el fuselaje, detrás del piloto. Las dos largas estelas grises que se estiran en su huella, indican que vuela en sobrepotencia, y el hilo blanco de sus caños de escape muestra que se sirve de GM-1...

Vacilo antes de enganchar mi sobrepotencia, pues ni siquiera lo tendremos a 3040 CV. Hacemos casi 800 km por hora y nos gana ampliamente.

Lo filmo completamente al azar, para el caso en que pudiera revelar huellas de propulsión por reacción. Es cierto que con esta luz mezquina, la revelación no dará ningún resultado.

Longley trata de perseguirlo un poco y renuncia a ello rápidamente. Dispara, fuera de alcance, una ráfaga inútil cuyos disparos dan vueltas en el paisaje.

– ¡Hola Rojo 4, guarde sus municiones, inútil tirar sobre este bastardo!

Por un exceso de conciencia llego hasta el Elba. Llueve y la visibilidad es pésima. Sobrevolamos un puente de barcos alemanes, que se mantienen penosamente contra la violencia de la corriente. No se ve un alma, pero igualmente se desata la **flak**.

Nos apartamos precipitadamente.

– ¡Volvamos! ¡Qué sucia jornada!

Me dedico a leer mis mapas, y a ubicarme en ellos, encuadrado de cerca por mis 2 Tempest.

Como el combustible disminuye, termino por decidirme a pedir un rumbo a Kenway, pero en ese momento la frecuencia está bien re-

querida... Se escucha en la radio a la sección Filmstar Blue. Según lo que he podido captar de esa infernal charla, han pescado en los alrededores de Stinhucer un desdichado Junker 88 que están a punto de masacrar.

Durante casi un minuto, no hay más que los ronquidos frenéticos de perros en cacería, luego todo se calla súbitamente. El Junker 88 debe llamear en algún rincón del campo... Siempre llamando a Kenway tomo nota mentalmente de las instrucciones para su disciplina de la radio.

En Rheine, en el escondrijo de Varga, discutimos acerca de la identidad de nuestro avión misterioso, durante casi una hora. Finalmente, sus características parecen conicidir con las del Dornier 335, el recién nacido de los cazas de asalto alemanes.

Como es la primera vez que encuentro un aparato como éste en un combate, hago varios croquis reuniendo mis recuerdos para el G.Q.G.

Escribo un informe destinado a los servicios de información, sobre sus cualidades de manejo y sus performances aproximadas.

Paso el resto de la tarde poniendo en orden los papelotes del grupo. ¡Qué cansancio!

Longley ha vuelto a partir con una sección de los nuestros para un reconocimiento armado. Cuando aterriza, sabemos que han encontrado –pero esta vez han logrado abatirlo– otra vez un avión fenomenal.

Longley me cuenta que bordeando la autopista Berlín-Hamburgo, en construcción, habían visto, en la dirección donde ella bordea el lago de Neu-Ruppin, un avión a ras del agua.

Este avión, con las ruedas y los flaps bajos, parecía prepararse a aterrizar sobre la autopista. A pesar de la flak, Lapeley descendió.

Era un Henshel 162, o Volksjager, a reacción.

Esto parece confirmar los informes que tenemos acerca de la producción en masa de los He-162, en las fábricas subterráneas de los alrededores de Neu-Ruppin. Pero hasta ahora nadie ha podido explicarse cómo han podido probar estos aparatos. El único aeródromo de los alrededores, justamente el de Ruppin, había sido cuidadosamente bombardeado y vuelto inutilizable. Además, la cobertura foto bisemanal, nunca había revelado la presencia de un solo avión sobre ese terreno desde hace más de 3 meses.

Así entonces tenemos la prueba de que una sección de la autopista, de un largo de 4000 metros y un ancho de 55, perfectamente rectilínea, sirve de pista de pruebas. Los aparatos probablemente están estacionados en resguardos camuflados, todo a lo largo, en los bosques que bordean la autopista.

Decididamente, descubrimos cosas nuevas todos los días. Los boches han conseguido transformar toda Alemania en una caja de sorpresas.

LLAMAS EN EL CREPÚSCULO

20 de Abril de 1945.

El G.C.C. nos envenena como de costumbre.

Esta tarde a la hora del crepúsculo, quieren que nosotros proporcionemos una patrulla para la cobertura del sector Brême-Hamburgo.

En efecto, la Luftwaffe ha cobrado nuevas fuerzas estos últimos días a lo largo de la autopista. Escuadrillas S.S. han ametrallado y bombardeado nuestras columnas avanzadas, trabando considerablemente su marcha y su reabastecimiento.

Estamos de acuerdo en el principio del patrullaje, pero el G.C.C. no parece comprender que Rheine-Hopsten no tiene más que una pista en buen estado, muy corta y sin ninguna instalación para el vuelo nocturno.

El G.C.C. olvida igualmente que los **boches** operan inmediatamente después –teóricamente– de la caída del sol. En la neblina que se levanta de los pantanos del Elba, con las nubes bajas que reflejan los últimos resplandores del crepúsculo, querer pescar Focke Wulfs operando en pequeños grupos equivale a buscar una aguja en un pajar. Además tenemos pocos aviones.

"Chieffy", interrogado con diplomacia, no deja entrever más que nueve aparatos disponibles, a lo sumo diez, para 20 horas.

Decido entonces adoptar un término medio, dejar 6 Tempest a Bruce Cole para el reconocimiento armado normal, y conservar el resto...

Teniendo carta blanca, y no conociendo todavía muy bien a mis hombres, elijo a Mac Intyre y a Gordon, a los que quiero probar en una misión difícil.

Despegamos a las 19,36 horas.

Gordon ha tenido dificultades al arrancar el motor. Perdemos 10 preciosos minutos de crepúsculo esperándolo mientras damos vueltas en redondo.

A las 19.45 horas pongo el rumbo sobre Breme, en vuelos rasantes.

No hay mucho que ver; algunas vagas ráfagas de disparos en el horizonte, cuyo resplandor es borrado por los relámpagos de la tormenta. Las casas arden.

Aquí y allá, en los vastos bosques de pinos, los incendios avanzan disimuladamente.

De pronto se desata una lluvia que arrastra todavía más abajo las nubes. Volamos a ras de los árboles.

Puedo tan sólo ver el avión de Gordon. La visibilidad se vuelve cada vez peor. Esto me inquieta. Los boches seguramente van a salir, pero yo no puedo aventurarme en vuelos rasantes sobre el territorio enemigo.

Trato de atravesar la bruma con los ojos. Hamburgo está en algún lugar delante de mí, muy cerca, en la suciedad, con sus formidables defensas de **flak**.

¡Tanto peor, doy media vuelta!

–180 grados a la izquierda. Filmstar blanco. ¡Parta!

Me acerco desesperadamente a la autopista, en línea recta, cuya misma blancura ha sido manchada con toques irregulares de alquitrán a guisa de camouflaje. Es el único punto de referencia seguro en esta melaza; ella delimita aproximadamente las posiciones de nuestras tropas avanzadas.

Son casi las 20.30 horas. La lluvia arrecia.

Pasamos como una tromba por encima de las columnas blindadas inglesas y norteamericanas, provocando por consiguiente un espanto considerable. Es evidente que estos idiotas no aprenderán nunca a distinguir nuestros aviones de los de los **boches**.

Sobrevolamos un escuadrón de tanques Churchill esparcidos alrededor de un campo y los hombres corren de todos lados a arrojarse al abrigo de los tanques, bajo las orugas y en los fosos...

Como se han hecho ametrallar todas las últimas tardes en los alrededores –y por lo general hacia esta hora– toman sus precauciones. Por otra parte, debemos ser los primeros caza de la R.A.F. que operan a una hora tan avanzada en estos parajes.

Maldito tiempo. Uno podría pasar a 500 metros de un regimiento de Focke Wulfs sin verlos.

Al menos puedo vigilar muy atentamente.

Veinte horas treinta y cinco minutos. Con el rabillo del ojo, veo en alguna parte tras de mi cola, un cohete rojo y verde subir de nuestras líneas, seguido de inmediato por una erupción de disparos que se pierden en las nubes...

¡Diablos! Algo pasa, tal vez sean los boches. Comienzo un viraje a la izquierda para prevenir a mis compañeros de equipo.

En ese momento, siento un choque violento bajo mi costado, al mismo tiempo que una viva quemazón en la pierna. Los proyectiles pasan muy cerca de mi Tempest...

– ¡Pero caramba, es el colmo! ¡Son esos cretinos que nos tiran y que por una vez aciertan!

Me separo con un viraje seco, gritando por la radio toda una serie de invectivas tan variadas como inútiles, puesto que no pueden oirme.

Mis dos compañeros de equipo siguen mi maniobra, perseguidos ellos también de muy cerca por las ráfagas cada vez más densas. Batimos alas, encendemos nuestras luces de posición, toda la gama de señales de reconocimiento. No hay nada que hacer...

Desesperado, voy a bajar mi tren de aterrizaje, cuando de pronto, como un banco de pescados que enfilan bajo un barco, aparecen unos 30 Focke Wulfs.

Absolutamente pegados al suelo, sus siluetas alargadas y rápidas, parecen deslizarse entre los árboles, perseguidas por las erupciones de las bombas de retardo que siembran sobre uno de nuestros parques de tanques.

Focke Wulfs atacando.

Hago balancearse a mi Tempest, y acelerando a fondo, me lanzo en picada hacia los boches. Pero en el momento mismo en que comienzo a acariciar el disparador, el instinto me hace dar vuelta la cabeza: una docena de Focke Wulfs emerge en formación estrecha de las nubes, a pocos metros de mis dos compañeros de equipo...

Durante ese tiempo, la D.C.A. redobla; la lluvia también.

Los Focke Wulfs –son magníficos ejemplares "nariz larga", con la espiral blanca alrededor de la cazuela de la hélice negra– se despatarran en todos los sentidos.

La visibilidad es todavía peor que nunca.

Esto no impide a dos boches pasar frontalmente sobre mí, tan cerca que me dejan jadeante. Mi preocupación es primero, evitar un choque en la oscuridad. ¡Sería muy estúpido! Por lo demás ni siquiera he tenido todavía una verdadera ocasión de disparar.

De golpe, la radio muge. Gordon, en un pánico loco, se pone a aullar sin detenerse frases incoherentes. Acaba de ser alcanzado por nuestra D.C.A. y por un Focke Wulf.

Un Tempest, en efecto –me parece que es el suyo– arrastra una larga cola de humo gris, sube verticalmente hacia las nubes, perseguido por cuatro Focke Wulfs...

– ¡Pobre Gordon!

Antes de haber podido ni siquiera comprender que el llamado se dirije a mí, he tirado secamente de la palanca, pero es demasiado tarde: soy alcanzado en algún lugar por debajo de mi tanque de combustible. El choque es tan fuerte que mis piés han saltado de los pedales. Un humo acre, la hedionda cordita, llena mi **cockpit**.

En un relámpago, entreveo un ala cuadrada, marcada con la cruz negra, que corta el aire a algunos metros de mí y el remesón del Focke Wulf es tan violento, que esta vez, la palanca se escapa de mis manos...

Instintivamente, completo un tonel barricado, me reoriento al ras de los árboles, y mientras que una atroz náusea de miedo me sube a la boca, veo una corta llama clara lamerme los pies.

¡El fuego! Siento su calor que atraviesa mis botas, reavivando las primeras punzadas dolorosas de mi pierna derecha herida.

Me agacho. Tanteando, con el borde de mi guante, trato de localizar la fuente de esta llama.

¡Bang, bang! Cobro otros dos obuses. Esta vez mi motor falla claramente, mi corazón también. Mientras ejecuto una violenta patinada que me pega contra la pared de mi aparato, reduzco los gases un instante, luego los reabro lentamente, en block: el motor responde, normal...

Con la palanca en el vientre, subo hasta la base de las nubes.

Alrededor, en un desorden espantoso, los Focke Wulfs ametrallan, suben, bajan, dan vueltas.

En la penumbra, advierto a uno que dobla hacia mí, balanceando rápidamente sus cortas alas, y que me encuentra. Doy vuelta enseguida, haciendo frente, dirijo una ráfaga tres cuartos adelante, le yerro en forma evidente, y paso como una tromba apenas algunos metros debajo de él. Me encabrito en seguida apoyándome firmemente sobre el pedal izquierdo. Mi Tempest tiembla, comienza a apartarse, pero vuelve en seguida, asombrosamente estrechado, dos hilos blancos de condensación en el extremo de las alas. El Focke Wulf sorprendido, parece indeciso —comienza un viraje a la derecha, patina, se restablece, luego gira a la izquierda...

¡Este es su error! Ahora soy yo el que está en buena posición, a menos de 200 metros de alcance.

Rápidamente, antes de que el otro tenga tiempo de meterse a fondo en su maniobra, corrijo mi rumbo —10 grados—, es decir un círculo de **colimater**.

Una larga ráfaga de los 4 cañones, relámpagos que parecen rebotar iluminando el fuselaje gris y las alas del Focke Wulf. Los desechos dan vuelta en un humo que va espesándose a simple vista. El **cockpit** vidriado se desprende dando vueltas, y veo al piloto, los dos brazos pegados al fuselaje por la velocidad, que trata de saltar...

Luego el Focke Wulf se balancea a menos de 50 metros, se detiene un instante, golpea contra el suelo, rebota, corta un pino en un

haz de chispas y de fuego, luego se estrella finalmente en un camino arcilloso. La explosión es formidable, y como una lámpara de magnesio, ilumina violentamente el paisaje a varios centenares de metros a la redonda.

¡Y va uno!

El tiempo ahora comienza a mejorar. El banco de bruma se abre, develando en el horizonte una gran banda de cielo húmedo y amarillo que ilumina con un resplandor pálido los grandes bosques de abetos que vienen a morir en los pantanos...

A la izquierda, un incendio violento; es el parque de nuestros tanques que se quema con sus camiones cisterna y sus transportes de municiones.

Como grandes mariposas nocturnas, 4 Focke Wulfs dan vueltas alrededor de las llamas, y de tanto en tanto, uno de ellos, arroja una ráfaga hacia la hoguera...

No me atrevo a atacarlos, siento a los otros rondar en la oscuridad.

¡Hola! Un avión solitario se desliza a ras de los árboles hacia Brême, cuyas altas chimeneas recortan en el crepúsculo siluetas feudales.

La temperatura de mi motor es de 125 grados y mi presión de aceite ha caído a 55. Lamentablemente abro mi radiador y reduzco la admisión; el número de vueltas por minuto cae hasta 3500. Aún así llevo ventaja al Focke Wulf, que debe volver a su refugio, con las municiones agotadas.

Estamos encima de Brême: me lleva todavía unos 1000 metros de ventaja. Esta aventura va a llevarme un poco lejos; cierro el radiador abriendo los gases a fondo... El "gran Charles" responde inmediatamente...

Sobrevolamos ahora Weser, a la entrada de los muelles.

Como tromba, pasamos entre los deshechos del gran puente

transbordador. De cada lado se elevan los armazones calcinados de los negocios; las pocas grúas y **derricks** todavía de pie, se extienden como negros esqueletos.

De pronto un racimo de **flak** se desgrana entre el Focke Wulf y yo, breves resplandores blancos, entre los que se deslizan bolas negras, a la derecha y a la izquierda... Apenas han pasado rozando mis alas, otras salen de la nada, como por milagro...

La **flak** automática se une a ellas, y los disparos anaranjados se reflejan en el agua negra y aceitosa, de donde emergen cascos que han zozobrado, semejantes a los cadáveres de enormes cetáceos.

Me esfuerzo en no perder de vista mi Focke Wulf. Felizmente, se destaca en el cielo crepuscular.

La **flak** redobla un instante su intensidad. Un ¡flang! resuena en mi espalda, luego, de golpe, los disparos se extinguen y desaparecen.

¡No puedo entender lo que ocurre! Un vistazo hacia atrás explica inmediatamente el fenómeno: alineados a mi cola, 6 Focke Wulf apretados en impecable escalón –los caños de escape enrojecidos hasta el blanco– me persiguen a pleno motor.

De un golpe de puño, rompo el hilo de plomo que cierra la empuñadura de la sobrepotencia **"emergencia"**, y empujo a fondo la manivela. Es la primera vez que tengo ocasión de usarla en un Tempest.

Su efecto es extraordinario e inmediato. El avión salta literalmente hacia adelante, con un silbido de caldera bajo presión, tirado por 3000 caballos de fuerza desencadenados... En algunos segundos hago 780 km por hora en el cuadrante, y, acercándome bastante a mi fugitivo dejo literalmente en su lugar a mis perseguidores.

Pronto reduzco la distancia a menos de 200 metros. Aunque deslumbrado por mi **colimater**, en esta oscuridad, lo tengo perfectamente en el eje y suavemente le arrojo 2 largas ráfagas...

El Focke Wulf se balancea y se estrella en una pradera pantanosa, levantando un haz de barro. Por milagro no vuelca...

Sin detenerme, subo en candela hacia las nubes, y me apoyo en el ala para hacer frente a los otros...

Se han desvanecido en la oscuridad. Han debido hacer media vuelta y dejar al camarada librado a su triste suerte.

Vuelvo a pasar sobre el Focke Wulf que he abatido; el piloto

se aleja cojeando, arrastrando su paracaídas y completamente aturdido por el choque. Lo rocío con una ráfaga de obuses y los despojos inmediatamente se encienden.

¡Y van dos!

Ahora es noche cerrada.

Mi motor regula muy bajo, en un régimen de crucero (hay que volverlo a enfriar y economizar combustible), con el rumbo al sur, retomo lentamente la altura.

Pasan los minutos. Me aplicaba a encontrar un punto de referencia cuando mi motor falló violentamente. Un haz de chispas sale de cada lado de mi **cockpit**. Con un vuelco en el corazón, me doy cuenta de que la llama vuelve a crecer, intermitente, entre mis pies. Es el tanque de fluído hidráulico, que perforado por los disparos, se ha vaciado bajo mis piés. El líquido, mojando uno de los conductos eléctricos, ha provocado un cortocircuito entre los pedales; un humo ácido me toma la garganta a través de mi máscara de oxígeno.

Para colmo de coincidencias, una batería de D.C.A. –y para colmo de D.C.A. aliada– aprovecha este momento para abrir fuego, y dirigirme una docena de obuses de 76 mm.

Decidido a saltar inmediatamente si el fuego se agrava, verifico rápidamente las correas. Tomo altura para tener un buen margen de seguridad y llamo a Kenway en mi ayuda. Por suerte Kenway responde en seguida y me da un rumbo para Rheine.

Luego de 10 minutos de ansiedad, en el curso de los cuales Kenway me trata como si fuera una gallina madre, termino por percibir dos líneas de puntos luminosos guiñando a ras del suelo. Un cohete blanco sube dando vueltas.

Por fin Rheine.

¡Voy a saltar en paracaídas! ¡Debo arriesgar un aterrizaje con las ruedas hacia adentro!

Mi experiencia del 24 de Marzo debería causarme disgusto. Pero más fuerte que mi voluntad, aparece el viejo instinto del piloto, a quien le repugna sacrificar su máquina, ese buen amigo JF-E que elegí en Warmwell con tanto amor.

Mi sistema hidráulico está por cierto fuera de acción –nada de fluído en los conductos– y no quiero tratar de bajar mi tren para quedarme con una rueda afuera y otra adentro...

Desmond termina por decidirme, anunciándome que el fuego se agrava, y que las llamas crecen a simple vista. Además, el régimen de mi motor baja claramente, con saltos de más de 1000 vueltas.

Mi voz debe temblar cuando le digo a Desmond que bajaré sin las ruedas. Antes de desconectar la radio, escucho a Desmond que me desea buena suerte.

Tomo terreno en forma recta, lo bastante rápido como para tener margen, me desembarazo de mi habitáculo vidriado al que hago saltar y bien ubicado entre las balizas, aterrizo.

Formidable ruido... Chispas... Choque...

Para gran sorpresa mía, todo ha ocurrido perfectamente esta vez, con 30 metros de roce y de sobresaltos, mi Tempest se detiene, ligeramente atravesado sobre dos hileras de antorchas...

La ambulancia y los bomberos llegan de inmediato, y salto rápidamente de mi lugar ya envuelto en una espesa humareda blanca. Los extintores de espuma entran en acción en seguida.

Mis pilotos vienen a buscarme en jeep, y tengo la sorpresa de encontrar a los dos reporteros de Aeronautics, Montgomery y Charles Brown, que me estrechan las manos con efusión. Todavía están pálidos de emoción.

En seguida se van al bar, mientras que yo voy a llenar los informes del combate. Comienzo por explicarle a Higgins –nuestro oficial de enlace– todos los sentimientos de amor y de amistad que los acontecimientos de hace un momento han podido sugerirme con respecto al ejército.

Lo más divertido del asunto, es que Mac Intyre, llegado en primer término, anuncia que ha visto a Gordon enfilar en las nubes, arrojando aceite y humo; así pues Gordon estaba allí como quiera que sea. El mismo me creía muerto...

Finalmente nos alegramos los 3. Resultado del asunto: 2 Focke Wulfs destruídos por mí, otro dañado por Gordon, un Tempest reparable (el mío) y otros 2, categoría B, dañados, pero reparables tambien en el lugar por parte de nuestro servicio de mantenimiento. Balance aceptable.

EN EL INFIERNO DE LA FLAK

Los alemanes han inaugurado una nueva manera de operación para sus cazas. Todos sus grandes aeródromos se han vuelto bastante peligrosos luego de la travesía del Rhin por parte de nuestras tropas; han sido bombardeados en gran estilo.

La Luftwaffe no tiene bastantes aparatos para darse el lujo de verlos destruirse inútilmente sobre tierra. Ahora los Jagd Geschwaders y los Jabo no tienen domicilio fijo.

A lo largo de la orilla izquierda del Elba, en ejecución del plan 1943 de defensa aérea del Reich, la organización Todt había construído cerca de 150 aeródromos secundarios, destinados a operaciones de caza defensiva contra los grandes raids diurnos americanos.

Estas bases, equipadas generalmente por una buena pista dura (bitumo u hormigón armado) de 1500 metros, de una excelente infraestructura (hangares y demás), eran ideales para ejecutar ese sistema de caza cruzada. En las tres cuartas partes de estos casos, se encontraban demasiado lejos como para ser bombardeados. No podían ser nunca ocupadas más que al pasar. La mayor parte de las veces desiertas, no justificaban, sobre todo en el período actual, los bombardeos en regla.

Alrededor de 15 escuadras de cazas alemanas –es decir 1200 caza y caza bombarderos ultramodernos– llevaban entonces una existencia nómade entre estas bases.

Los mecánicos preparaban los hangares y los camiones cisterna eran disimulados en los bosques de abetos. Al amanecer, los aviones aterrizaban, y hacia las 10 de la mañana, llevaban a cabo, saliendo de su nuevo hogar, su salida de guerra.

Luego de algunos días –nunca más de una semana– el Geschwader cambiaba de base nuevamente.

Gracias a este método, los alemanes consiguen hostigar muy eficazmente a nuestras tropas sobre todo por la mañana y por la tarde. Un número creciente de convoyes de reabastecimiento lanzados como flechas hacia nuestras columnas blindadas, se quedan en el camino, ametrallados o bombardeados en vuelos rasantes. La armada se lamenta de esto amargamente al D.C. de la fuerza aérea táctica.

La TAF devuelve la pelota a la segunda división aérea que no puede devolverla: sus Mitchells y sus Bostons sobrecargados hacen ya sus 3 salidas diarias sobre objetivos tácticos, y el mantenimiento es difícil. El grupo 2 se dirige a su vez al grupo 84, pero las unidades de caza de aquél están estacionadas demasiado lejos como para intervenir.

Finalmente, el grupo 83 se encuentra con el niño en los brazos: como es habitual, es nuestra escuadra de Tempest la que termina por recibir la herencia: es la única que está equipada con aviones suficientemente rápidos (teóricamente) como para no hacerse masacrar por la **flak**: posee un radio de acción bastante grande como para descubrir a los Geschwaders en los nidos más alejados.

Recibimos del servicio de inteligencia detalles sobre la nueva organización **boche**, que no son precisametne encantadores.

La Luftwaffe, para permitir a sus cazas operar con una tranquilidad relativa, ha preparado por lo menos un batallón de **flak** –o Abteiluntgen– por aeródromo... Estos Abteiluntgen están vinculados con escuadras de caza y comprenden por lo general 3 baterías de **flak** automática: una de 37 mm (nueve cañones sobre emplazamientos simples)

y 2 de 20 mm (24 tubos sobre emplazamientos dobles y cuádruples).

Los Abteiluntgen acompañan a los Gesckwaders en sus desplazamientos y son siempre los primeros en las nuevas bases.

Esta formidable defensa antiaérea, con sus oficiales admirablemente entrenados y sus armas equipadas, ya sea de **colimaters** giroscópicos, ya sea de visores de corrección automática, vuelven los ataques muy peligrosos.

Siempre atentos, según los relatos de espías experimentados en un radio de 10 km, un Abteiluntgen puede, en una fracción de segundo, extender una verdadera capa infranqueable de proyectiles por encima del aeródromo que defiende. Todo aparato tomado en vuelo rasante en una red de flaks como ésta, tiene pocas posibilidades de escapar a los 250 proyectiles por segundo arrojados por los 30 tubos del batallón.

Hacemos muecas. Desde las aventuras de Rheine, nadie quiere tener nada que ver con la **flak** del aeródromo. Personalmente, me encuentro perseguido por mi complejo, maldito, de flack, y en consecuencia poco puedo hacer para reforzar la moral de mis pilotos.

Las dos primeras operaciones de metralleo de aeródromos montada por G.C.C. luego de estos nuevos acontecimientos han fracasado: los nidos están vacíos.

Para permitir, luego de estos fracasos, una puesta en acción más rápida entre el hallazgo de un "**einsatz**", (nombre dado por la Luftwaffe a estos nuevos aeródromos) habitado e identificado, y su ataque, el G.C.C. pone en acción un nuevo dispositivo.

La escuadra canadiense de reconocimiento (el Wyng 49) puede hacernos conocer directamente, sin pasar por el G.C.C., un objetivo interesante dejando cualquier otro asunto; preparamos la operación con nuestros efectivos, y prevenimos al G.C.C. que mantenga un grupo de Typhoons anti **flaks** en alerta inmediata a nuestra disposición.

El nuevo dispositivo entra en acción al alba esta mañana. Como las felices víctimas de 2 operaciones fallidas anteriores fueron los gru-

por 56 y 486, es mi escuadrón 3 el que toma la alerta inmediata.

La espera resulta insoportable. Tal vez nunca me haya sentido tan nervioso, y mis pilotos, que no hace mucho que están conmigo, lo advierten en seguida.

—Usted parece, Comandante, señala Wormsley, tan feliz como un pato que acaba de recibir un ladrillo en la cabeza.

Cuando he establecido el orden de vuelo, al alba, ya no quedaba ni siquiera un poco de entusiasmo entre los 7 elegidos, excepto Bay Adams, mi australiano; es imperturbable y no tiene miedo ni a Dios y tampoco al diablo.

La nerviosidad termina por contagiar también a los mecánicos, que no pueden quedarse en su lugar. Cada 2 minutos la puerta de la sala de pilotos se entreabre y un rostro inquieto pregunta:

—¿Nada todavía?

Suena el mediodía y la situación se convierte en intolerable. El tiempo es tormentoso. He prohibido enérgicamente pronunciar la palabra **flak**, una libra de multa para los **"flack happy"**. En la sala, se podría cortar el silencio con un cuchillo.

Estamos en alerta desde las 3.55 horas. El consumo de té y de cigarros es terrible. Caminamos sobre una alfombra de colillas.

Por fin me encierro en mi oficina con Adj, cerca del teléfono, y trato de cambiar mis ideas escribiendo a mis padres. Rompo tres cartas y renuncio a ello...

—Adj, voy a ir en jeep hasta el control, a ver el último informe meteorológico. Si en ese tiempo ocurre algo, haz que tiren un cohete blanco.

Apenas me siento en el jeep, escucho el timbre del teléfono.

Doy un salto. En el dispersal todo el mundo está de pie, con los ojos llenos de ansiedad...

Es el Wyng 49.

Le dicto a Ken Hughes:

—Atacaremos de norte a sur, simultáneamente, los 8 en **line abreast** a 200 metros de intervalo lateral. Velocidad 850 a 900 kms. por hora.

Cada avión elegirá su objetivo en el curso de la picada, nada de cambiar de dirección en el último segundo. Abrir el fuego a 1000 metros, tiro contínuo hasta último momento. Permanecer pegado al

suelo, contar hasta 20 y separarse en abanico elevándose al máximo...

La cita con los Typhoons ha sido fijada para las 13 horas, es tarde, lo lamento, pero no pueden llegar antes.

Los Typhoons bajarán de 8000 a 3000 pies, 30 segundos antes que nosotros, para diversificar, y largarán su salva de **rocketts** sobre los puestos de **flak** que puedan encontrar.

¡Pues va a haber flak!

(Sonrisa un poco forzada).

—Recuerden ustedes, que la sorpresa, la velocidad, y sobre todo el vuelo a ras de tierra integral, a 0 pies, son nuestra mejor defensa. Es inútil batir alas y hacerse la ilusión de que uno derrota a los oficiales de **flak**, de este modo se pierden algunos preciosos kms de velocidad, y se arriesga además de todo, enganchar un ala en el suelo.

Un último consejo: si os disparan y os alcanzan, y tenéis que abandonar vuestro aparato, el método más seguro, vuelvo a recordarlo, es el siguiente: la palanca al vientre, largar el **hood**, haceros una bola, esperar algunos segundos, empujar violentamente la palanca hacia adelante... hay 90 posibilidades sobre 100 de ser arrojados del **cockpit**... ¡evidentemente no se lo deseo a nadie!

—¿Alguna pregunta?

¡Adelante!

—¡Hola! Kenway, aquí Filmstar. ¿Qué ocurre con los Typhoons?

Comienzo a inquietarme. Acabamos de franquear el Elba y ya, en el horizonte, se dibuja claramente el lago Schweriner. No hay señales de los Typhoons.

Algunos minutos después, Kenway molesto, me responde:

—¡Hola! Filmstar. Estoy desolado, amigo, pero hay un contratiempo con los Typhoons. ¡Haz lo que puedas sin ellos!

¡Qué divertido! No contamos con los Typhoons anti-flaks. ¡Qué disgusto le va a causar a todos!

Mi voz debe temblar levemente cuando llamo a mi patrulla para formarla en dispositivo de ataque.

Bordeada de abetos, un gran lago azul, cortado en el medio por una isla muy pequeña donde se levanta la ciudad de Schwerin. Una ciudad como una alhaja, trepada sobre una roca, con campanarios del Renacimiento y tejas barnizadas.

Al oeste, un hermoso aeródromo, con sus edificios, sus hangares camuflados, tal como no debe quedar ninguno en Alemania.

Estamos a 14000 piés, y me dirijo francamente hacia la izquierda, como si continuáramos nuestro camino.

Observo atentamente el terreno: las pequeñas cruces oscuras de los aviones estacionados en los puntos indicados se destacan sobre el claro césped primaveral. Descubro, sobre todo, una, dos, cuatro, siete torres de **flak** cuya sombra es proyectada claramente sobre el perímetro por la luz del sol...

En efecto, 200 metros detrás de la formación hay una eclosión de 5 gruesos ojos negros de 88 mm...

¡Bueno! Todavía 5 segundos y ataco. El objetivo está detrás de nosotros y nosotros estamos frente al sol.

Siento un miedo atroz que me corta el aliento. Mientras que el combate puramente aereo contra los caza siempre me ha dejado tranquilo –salvo en los comienzos– en cambio la **flak**...

Hay que arrojar rápidamente los tanques suplementarios y hundirse...

Mi estómago se crispa hasta darme naúseas, la ventaja de un aparato de una plaza es que uno puede reventar de miedo sin que nadie lo advierta.

Un 180 grados rápido a la izquierda nos lleva frente al aeródromo, con el sol en la espalda.

–En picada a pleno motor.

¡Picamos! Mis 7 Tempest están escalonados a mi izquierda, en impecable formación, a pesar de la picada casi vertical.

– ¡Huele a flores!– se burla la voz de Bay Adams en los auriculares.

¡La **flak**! ¡Dios mío, qué **flak**! ¡Toda la superficie del aeródromo se ilumina con los disparos de 20 mm y de 37 mm! ¡Debe haber por lo menos 40 puestos!

Una alfombra de copos blancos se instala por debajo de nosotros, y los copos negros de los 37 emergen en forma de rosarios.

regulares de a 8.

El temor físico es la cosa más atroz que se pueda sufrir. El corazón me sube a la boca, estoy empapado de sudor, de ese sudor pegajoso, vergonzoso, de la carne que se rebela. Los dedos de mis piés, crispados, nadan en mis botas.

Nos sumerjimos desesperadamente en el humo de los estallidos y de los disparos... a la izquierda... a la derecha... se entrecruzan... estallan alrededor de nuestras alas con resplandores pérfidos que lastiman los ojos.

Estamos a 1500 metros del perímetro donde los hombres corren... a 50 metros de altitud.

¡Más bajo! ¡Más bajo! ¡En nombre de Cristo, mi voz debe sonar histérica!

La gran superficie de césped cortada por las pistas grises, cabecea y me salta al rostro. Estamos haciendo 900 por hora.

Un primer hangar... Un camión cisterna... y allí están los Messerschmitt, suspendidos torpemente sobre su estrecho tren de aterrizaje, unos 30, con figuras acurrucadas bajo las alas.

Demasiado a la izquierda, desdichadamente. Fuera de mi línea de tiro...

Un grupo de Arados, una docena, surge en mi **colimater**. Disparo. Disparo frenéticamente, con el dedo crispado sobre el gatillo.

Mis obuses dibujan un moño de explosiones que serpentea entre los Arados, sube sobre los fuselajes, golpea sobre los motores... uno de los aviones explota justo cuando yo lo salto, y mi Tempest es levantado por la bocanada quemante.

Un Tempest toca el suelo y el fuselaje rebota como una bala en un haz de despojos de alas y de timones rotos... Todavía hay hangares, enfrente. Tiro una segunda ráfaga, explosiones sobre las chapas onduladas de las puertas, sobre los montantes de perfiles metálicos...

Mi Dios, mi número 2 llega por encima, fuera de control, a un ritmo loco... ha perdido su **hood**...

A 900 por hora, 20 metros sobre mi derecha, golpea en una torre de **flaks** que corta en dos por debajo de la plataforma. El armazón de madera vuela por los aires... Un racimo de hombres colgados de un cañón se estrella en el vacío.

El Tempest se estrella sobre un grupo de casitas, arrojando una

prodigiosa estela de luz; el motor se desprende en un torbellino de llamas y de despojos que dan vueltas en el cielo...

Ha terminado... casi.

Uno, dos, tres... los disparos se encarnizan... Bajo la cabeza y me encojo detrás de mi blindaje dorsal... doce, trece, catorce. Voy a terminar... un cargador de 37 me enfoca tan cerca que no advierto más que el resplandor de los estallidos sin ver el humo... Granizo de estallidos que tamborilean sobre mi fuselaje... diecinueve... veinte! Disparo sobre la profundidad y vuelvo a subir hacia el cielo... La **flak** continúa.

Un vistazo hacia atrás rumbo a Schwerin, que se dibuja bajo mi gobierno de profundidad.

Trescientos metros por debajo, un Tempest sube en zigzag, tenazmente perseguido por los disparos.

Hay incendios cerca de los hangares, columnas de humo cargadas de llamas... un fuego artificial de bombas de magnesio que explotan.

El Tempest solitario se me acerca, balancea las alas y vuelve a formar **line abreast**.

– ¡Hola! Filmstar, vuelvan a formar al sur del objetivo a 10000 piés.

– ¡Hola! Pierre, aquí Rojo 3. Pienso que no queda nadie. ¡Los otros han sido abatidos!

Bay me dice que el resto ha sido abatido.

¡Imposible! Observo los 360 grados del horizonte, la formidable pirámide de estallidos de **flak** que se eleva hasta las nubes, por encima de Schwerin, y que persiste en el aire calmo...

No hay nadie en el aire.

Trece horas cuatro minutos. Hemos atacado a las trece horas tres minutos...

Esta pesadilla ha durado tal vez 35 segundos desde el comienzo de la picada de ataque, y hemos perdido 6 aviones sobre 8...

Volvemos a atravesar el Elba. Mis nervios doloridos comienzan a aflojarse y cesan los temblores en mis corvas. Es inútil pensar en los otros. ¿Para qué?

Todavía una misión. Los 56 y 486 harán las dos próximas. Tal vez haya una jornada de descanso...

Estamos en Rheine...

– ¡Hola Desmond! Filmstar por encima de la base. ¿Podemos aterrizar?

Con un gesto mecánico bajo mis ruedas. Reduzco el acelerador... sensación sin cesar renovada de renacer, en el momento en que los neumáticos aúllan sobre el cemento.

El G.C.C. nos envía en seguida las fotografías de la operación de Schwerin. Son muy claras. Un canadiense de la 49 escuadra las ha tomado 3 horas después de nuestro ametralleo. Ha sido recibido por una **flak** muy nerviosa y como para tomar su perspectiva ha debido pasar muy bajo, lo han herido gravemente.

Por un milagro de coraje y de voluntad, ha podido salvar su Spitfire 14 averiado y las fotos.

Examinamos los clichés con atención. Verdaderamente no ha valido la pena. Parece que dos Messerschmitt han sido destruídos por la explosión de un camión cisterna y entre dos edificios bombardeados del hall de montaje de las fábricas Focke Wulf, se ve un tractor que remolca a otro visiblemente averiado. El único desgaste importante parece ser un grupo de Arados, de los cuales 5 han sido destruídos definitivamente. Pero este no era el objetivo de la operación, y es una compensación muy escasa para la pérdida de seis Tempest y sus pilotos.

La **flak** tiene verdaderamente la mejor parte. Así lo indico en mi informe mensual de operaciones, y por una vez, el G.C.C. lo tiene en cuenta, pues renuncia a este tipo de operaciones.

La guardia de la base acaba de detener, en una granja vecina

donde se había escondido, un viejo luxemburgués observador en la Luftwaffe. Asisto al interrogatorio. El pobre está sin afeitar y responde gustoso a todas las preguntas que le plantea Abunb.

Por otra parte se trata de un espécimen interesante, ya que ha trabajado desde Agosto de 1943 a Setiembre de 1944 en Mechfend como observador en la cuarta escuadrilla de K.J. 40.

En efecto, Mechfend era un centro de prueba para los Messerschmitt 262 a reacción, y el prisionero era un amigo íntimo de Fritz Wenden el piloto jefe de prueba de Messerschmitt.

Según él, las performances del 262 son las siguientes: la velocidad máxima es de 980 km por hora en 7000 metros, la velocidad de aterrizaje 340 km por hora como mínimo. No parece que el 262 esté equipado de cabina Stanford, pues jamás ha visto a Wenden llevar las vestimentas de vuelo especiales, sin embargo él le ha declarado que ya había subido hasta los 12.700 metros.

Todos los aviones de este tipo, que nuestro prisionero ha visto, llevaban la letra V pintada en blanco, seguida de un número, sobre la reja de la toma de aire de las turbinas. Es incapaz de decirnos si aquella corresponde a un número de serie. Como por otra parte parece que la cifra más elevada que ha visto es "V-5", sugiere que se trata de prototipos. En efecto, V, puede tal vez significar **"Versuchs"**, es decir, "Serie de desarrollo".

Se encuentran, ocultos en sus efectos personales, un gran número de documentos secretos que transmitimos al Q.C.

"Curly" (el rizado) Walker recibió hoy su distinguida cruz de vuelo, y decidimos fotografiarlo con todo el ceremonial acostumbrado. También es su cumpleaños, y la cuenta del bar luego de los festejos será difícilmente cubierta por tres meses de paga.

Lo llamamos el rizado a causa de su cráneo redondo, totalmente desnudo por una calvicie precoz, tiene 28 años pero parece de 35. Como es el más antiguo piloto sobreviviente del grupo, junto con Ken Hudges, le propongo que tome el comando de la escuadrilla B, en reemplazo de Gordon Milme, abatido por un 262 la última semana.

COMANDO EL "WING"

Dos neocelandeses acaban de jugar una mala pasada al comandante administrativo de la escuadra.

Ayer por la tarde, luego de una fiesta muy movida en la cantina, organizada en honor de la partida de "Smoky" Shrader, que toma el comando de los aviones a reacción Meteor del grupo 616, dos pilotos de la 486 desaparecieron sin ser vistos...

Afuera, el primer objeto que se ofreció a sus ojos ligeramente turbados por las libaciones fue el jeep personal de Jamieson.

Saltaron adentro, arrancaron, y partieron para dar una vuelta al claro de luna sobre los caminos cercanos.

Empezaron por forzar una barrera de la guardia, sufrieron sin ningún daño una salva de metralleta, y continuaron a toda velocidad hacia Belsen...

A medio camino, chocaron lateralmente un magnífico Buick del Estado Mayor, atiborrado de oficiales, con condecoraciones en todas las costuras, lo enviaron a bailar elegantemente a la zanja con todo su contenido, abrazando ellos mismos con gracia un poste telegráfico.

Encontraron la manera de ocultarse indemnes en el bosque, dejando a los señores generales, bastante sacudidos, salir dificultosamente de los restos de su automóvil.

Naturalmente, la historia hizo ruido, pero no se pudo encontrar a nuestros dos graciosos, que lograron llegar al hospedaje durante la noche, sin ser identificados, y que no soltaron ni palabra de la aventura.

Con una notable solidaridad, todos los pilotos de la 486 se dieron mutuamente coartadas a prueba de los interrogatorios más hábiles de los policías militares.

Hoy, hacia el mediodía, Jamieson recibe un informe sulfuroso del G.Q.G. en el cual se lo cubre de reproches, y donde se lo aconseja, en interés de su carrera futura en la R.A.F., vigilar un poco para que sus pilotos respeten un mínimo de disciplina.

Algunas horas después de la llegada del informe en cuestión, Jamieson me hace llamar para ofrecerme el comando de la escuadra en reemplazo de Smoky.

Me recibe con una gracia muy dudosa, y antes de que yo haya podido siquiera dedicarle mis agradecimientos, ya me ha hecho notar que si mi navaja está mellada, puede prestarme la suya, que el peluquero no está aquí para pelar a los perros, etc.

Luego de 10 minutos de chistes de esta clase, y de monólogos, me pone en las manos un informe de 20 cm de alto (correo retrasado, boletines) recomendándome que no me haga matar demasiado pronto, pues ya está un poco cansado de cambiar de **"wing-commander flying"** todas las semanas.

27 de abril de 1945.

¡Por fin, mis sueños se han realizado! Soy comandante de escuadra, y qué escuadra, el Wing 122, de caza; la élite de la R.A.F.

Corro en seguida para que el sastre ponga sobre mis hombreras del traje de batalla mi tercer galón.

Broadurst me telefonea para felicitarme, y me convoca a su Q.G. de Celle.

Hago pintar rápidamente la insignia triangular de "Wing-Co" sobre el fuselaje del Gran Charles y la cazuela de mi hélice de color rojo vivo.

Una media hora más tarde aterrizo en Celle, donde soy recibido con todos los honores por el ayuda de campo de Broadurst, que no es otro que mi viejo compañero del Wing 125, Burgess, llamado Bux.

Sentado sobre la hierba, en ronda alrededor del Flying Control, hay casi un millar de prisioneros franceses que acaban de ser liberados por nuestro avance, y que la R.A.F. repatria a Francia en avión.

Los desdichados parecen no haber seguido el ritmo de los acontecimientos. Están allí, dando vueltas en todos los sentidos, desorientados, casi enloquecidos por los cuidados que los ingleses les prodigan. Sin embargo parecen haber conservado un rasgo bien francés: se pasan todo su tiempo gruñendo y no parecen comprender que esos soldados y pilotos de la R.A.F. se privan de varias semanas de raciones para ofrecerles cigarrillos o dulces. Han conservado sin embargo un hermoso uniforme. Es cierto que son cazadores alpinos, y que sus oficiales, que jamás los han abandonado parecen tenerlos siempre disciplinados.

Hablo con algunos, esperando que llegue el automóvil. Los inquieta el recibimiento que les harán en Francia. Me preguntan qué pienso sobre De Gaulle... Luego de algunos minutos, me rodea un centenar de ellos. Llega el automóvil y aprieto rápidamente muchas manos.

Broadhurst me recibe muy gentilmente, como de costumbre, y me anuncia que el rey acaba de firmar el decreto y la citación que me acuerdan una barra a mi D.F.C. En seguida pasamos revista a la situación de la escuadra y al programa de operaciones futuras. Hay que hacer un último esfuerzo: ha llegado el fin para los alemanes, pero hay que evitar sobre todo que logren pasar suficientes efectivos hacia Noruega, como para continuar allí la lucha.

En seguida me invita a tomar el té, y hacia las cinco vuelvo, sintiendome el amo del mundo...

En el aeródromo, hay una multitud alrededor de mi gran Char-

les, y los soldados francesess se muestran con el dedo las cruces negras de mis victorias y la gran cruz blanca de Lorraine sobre el radiador.

Hago un despegue a la americana en su honor, a pesar de la pista exigua y en seguida una pasada a ras de las margaritas, luego vuelvo a marchar sobre Fassbere.

Trabajo hasta la medianoche con Charlie, Abund y Rapp para poner al día el correo retrasado, y permanezco por lo menos un cuarto de hora contemplando mi firma:

P. H. Closterman

D.F.C. y Bar Wing Commander Flying 122 Wing.

LA ULTIMA PRUEBA

3 de Mayo de 1945.

Tenemos la sensación muy clara de dar la última vuelta al dogal.

¿Cuánto tiempo durará la resistencia alemana?

Si los alemanes quieren mantenerse sobre la línea del canal de Kiel, en las islas de Dinamarca y en Noruega, pueden por cierto hacerlo todavía durante por lo menos dos meses.

La evacuación de la Luftwaffe se realiza bastante ordenadamente.

Todos los aeródromos de Dinamarca están llenos a reventar de aviones de transporte y de combate. En todas las ensenadas, los estuarios, a lo largo de las playas, flotas enteras de hidroaviones Blom y Whoss así como Dorniers están en el anclaje.

Sus stocks de combustible les permiten ciertamente, por lo menos durante algún tiempo más, realizar una defensa eficaz, por lo menos teóricamente.

De hora en hora la maniobra de retirada hacia Noruega se acentúa.

El gran convoy naval de Kiel, la flota interminable de aviones a través del Skagerrak, la obstinada resistencia en tierra, son índices seguros.

Igualmente, cada vez más, nuestros aviones de bombardeo de la segunda región aérea (grupo 2) están distanciados y no pueden operar en sus bases con cargas útiles suficientes. No podemos, por las mismas razones, contar con ninguna ayuda eficaz por parte de los Marauders del noveno ejército del aire americano.

Entonces es nuestra pobre 83a división aérea la que tiene que sacrificarse.

Un golpe de teléfono de Broadhurst, seguido de otro de Lapsley, nos lo confirman. Como consuelo, se nos anuncia que se han empleado todos los medios posibles para poner en estado, luego de su captura, los aeródromos de la región de Lubeck, que podrán recibir nuestros aparatos averiados. Unas pistas de aterrizaje forzado sobre el vientre, están instaladas ya en Raezburg, en Schwartzemberg y sobre el mismo aeródromo de Lubeck, donde habrá estacionadas permanentemente ambulancias a partir de las 13.30 horas de hoy. Si por azar algún otro aeródromo nominado, al norte, fuera ocupado por nuestras tropas, las cabezas de pista serán marcadas con bandas rojo eléctrico.

Como el comandante de vuelo Brooker no ha sido todavía reemplazado, y Mackikham acaba de partir en su período de descanso, y Jimmy Thiele ha sido abatido y Smoky Shraeder acaba de tomar el comando de la 616, equipado de Meteors a reacción, soy el comandante interino de la escuadra.

Comienzo por cobrar a las 9 horas una magistral reprimenda telefónica de Broadhurst, que se queja de lo mal organizado que está el mantenimiento de los aviones en tierra. En efecto, cada escuadrilla puede reunir como máximo tres o cuatro aviones en condiciones de volar.

Nada más que en el escuadrón número 3, tenemos 7 aviones en el hangar (escapes de aceite, cambio de bujías, siempre y todavía la flak...) El avión de Ken Hudges parece un gigantesco salero, con su borde de ataque, la cazuela de la hélice y el radiador agujereados por los disparos. Johnny Walker tiene un hueco de 50 cm de diámetro en su plano fijo vertical. Mis mecánicos terminan de reparar a toda velocidad 2 grandes agujeros como el puño, en el fuselaje del "gran Charles".

El personal del escalafón no tiene ni la mitad de su material en disponibilidad, los hangares están abiertos a los cuatro vientos, llueve en ellos y hace frío, nos faltan municiones y piezas, pues los convoyes no han podido seguir nuestro rápido avance.

Todos estos detalles de organización de la base son una gran responsabilidad, y el comandante administrativo de la escuadra, Jamieson, al que hay que tomar con pinzas desde el golpe del jeep, no me ayuda demasiado.

De acuerdo con los buenos principios militares, escucho por el altoparlante, y con interés, la alocución de Broadhurst al personal de la escuadra. No tiene más que un defecto muy relativo, pero sirve para aliviar mis nervios.

Pienso siempre en mi promoción y ésto me enoja. Mi situación —si no tuviera el espíritu deportivo de los ingleses— sería molesta, pues finalmente no soy más que teniente colonel, comando oficiales superiores ingleses, 120 pilotos y 900 hombres.

Sé muy bien que el Q.G. de Londres hace esfuerzos para satisfacerme. En París, lo toman a broma. La política es la única preocupación, no hay nadie que se preocupe por los galones de aquellos que todavía están en el combate.

Todo esto no me impide hacer tres misiones diarias. Vuelvo muy fatigado.

El Wing ha perdido en la mañana, seis pilotos, entre ellos el bebé Austin y F.O. Blee, los dos mejores del escuadrón neozelandés 486.

Charlie, el oficial mecánico jefe del Wing me trae la lista de los aviones disponibles de la escuadra. De ellos tenemos 27 (en realidad 23) sobre 95 de los que deberíamos disponer normalmente. Me promete otros cuatro para las 17 horas. Son las 15.30 horas.

Mando a Ken Hudges, Johnny, Walker, mis dos australianos Torpy y Pie, con Longley como reserva, a realizar un corto reconocimiento armado en la región de Flensburg. Ken es un tipo muy prudente y no se hará bajar sin ningún motivo.

Sigo estudiando los informes de combate individuales de la mañana, y elaboro con Abund el "Wing-Report" para el G.C.G.

No hay manera de remediar nuestra falta de aparatos. La moral de los pilotos no es demasiado alta, y espero que no nos den otra tarea difícil.

La **flak** juega un rol cadá vez mayor en la vida de mis pilotos. Siento una obsesión en todas las conversaciones, en la mesa, en el bar, durante las pausas.

Para convencerse de ello, basta con observar la aspereza con la que los que vuelven de la misión son interrogados acerca de la densidad del fuego y las posiciones de D.C.A. por aquellos que están por partir. La palabra **flak** está en todas las bocas, a cada instante...

Fumo cigarrillo tras cigarrillo, y bebo tazas de té permanentemente. Mis dientes y mi mandíbula me hacen sufrir desde mi aterrizaje del 24 de Marzo.

Mantengo una explicación bastante agitada con el oficial de enlace del segundo ejército canadiense; decididamente, luego del golpe del 20 de Abril, las personas vestidas de color caqui, no me agradan. Ni siquiera parece al corriente de las operaciones terrestres. Debo interrumpir mi conversación para examinar las bandas de teletipo y ponerme al tanto.

La situación en tierra me parece bastante confusa, con los avances en flecha de elementos blindados hacia Kiel, Elmshorn (al norte de Hamburgo—, contra algunos fuertes núcleos de resistencia que tienen su eje en los aeródromos de Neumunster, Bad Segeberg y sus satélites.

La Luftwaffe se contenta con cubrir las operaciones de retirada de las tropas y la evacuación de los Estados Mayores con Junkers 88, Junkers 52, Heinkels 111 y sobre todo Fieselers Storchs, que aprovechan, para filtrarse, los colchones de niebla que cubren muy temprano por la mañana, y al caer el sol, la región de los lagos Poner.

Las nubes muy bajas (plafón a menos de 1000 metros) que cubren la base de la península danesa desde hace varios días, son poco favorables a las patrullas de interdicción. La **flak** es tan densa que uno de nuestros aparatos emerge bajo las nubes en esta débil altitud, y es tomado por los centenares de piezas automáticas que cubren con sus fuegos cruzados las grandes arterias camineras desde Eutin hasta Kiel, y sobre todo las autopistas de Neumunster hasta Rendsburg y desde Schleswig hasta Flensburg.

Todo esto no es para reanimar a nadie.

Diecisiete horas viente minutos. Salgo para asistir al aterrizaje de los aviones de los escuadrones 56 y 3 que vuelven de su misión.

El pobre Brocklenhurst ha sido duramente alcanzado por la **flak**, justamente a lo largo de la autopista de Flensburg. Prefiere, antes de aterrizar con las ruedas hacia adentro, saltar en paracaídas. Se arroja muy bien, pero el jeep tiene muchas dificultades para encontrarlo, ha derivado profundamente adentro de la selva de Orel.

La sección de Ken realiza un magnífico score de 23 camiones destruídos y 65 averiados —un verdadero record— mientras que 2 Junkers 52 son abatidos a lo largo de la costa por Longley.

Muy bien, todo esto va a adornar mi informe. Por otra parte, Longley me fastidia. Cada vez se vuelve más imprudente. Como sabe que su giro de operaciones ha terminado, y que será repatriado a Nueva Zelandia, aprovecha sus últimas horas de vuelo para tratar de ganarse su DFC.

Es necesario que lo frene un poco. Como quiera que sea, con sus **boches** homologados, voy a proponerlo.

Todos los aviones, salvo el de Brocklenhurst, han vuelto. Sobre un total de 9, 6 van a ser reaprovisionados y rearmados en 10 minutos.

Cuando me preparo a volver a nuestro **dispersal**, unos torpederos Beaufighters pasan en vuelos rasantes con un rugir de tormenta, sobre nuestras cabezas, al volver del norte.

Hay multitudes, por lo menos en la fuerza de 3 escuadras. Vuelven del Shipping-Strike monstruoso organizado contra el famoso convoy de Kiel.

Uno de ellos, arrastrando la larga cola de humo negro de un motor incendiado, trata de aterrizar entre nosotros. Barrena a 500 metros del terreno y se estrella cerca de la piscina con una explosión espantosa.

Los bomberos y la ambulancia se precipitan... —Dios mío, ¿por qué se apuran tanto? — susurra Peter West —no debe quedar gran cosa.

En efecto, 10 minutos después, la ambulancia vuelve lentamen-

te, trayendo los lamentables despojos carbonizados del observador y del piloto.

Se habla todavía de este suceso en la cantina una hora después, durante la cena, cuando Spy me salta encima:

—**Scrambler** para usted señor.

(El scrambler es un aparato de radiotelefonía a onda ultra corta, que vincula las escuadras con el G.Q.G. y que tiene la curiosa propiedad de confundir las ondas del emisor y aclararlas al receptor).

Cualquier mensaje interceptado en el camino por el enemigo no es entonces más que una algarabía incomprensible. Es rápido, evita el cifrado, y resulta práctico.

Broadhurst al aparato.

La conversación es corta:

—Pierre, ¿de cuántos aviones puede disponer?

Un vistazo al tablero de disponibilidades.

—Veinticinco, señor.

—Bueno. Tome nota para ejecutarlo de inmediato: Base Aeronaval de Grossembrode. Stop. Referencia N° 54 punto 22 E. Punto 11 punto 05 stop. Más de 100 grandes aviones transportadores de carga en tierra y anclaje stop probable cobertura de caza adversa muy fuerte stop conduzca todos los efectivos disponibles sobre el objetivo designado stop metrallaje posible stop modalidades de ejecución a su discreción stop prevenga a Kenway de sus disposiciones por lo menos 10 minutos antes stop trataremos de darle Typhoons ante **flak stop** no cuente demasiado con eso stop buena suerte stop.

Doy las gracias. Cuelgo excitado y furioso a la vez. ¡**Qué encantador**, luego de una jornada como ésta, hacer que volvamos a **salir**, a las 8 de la noche y sobre todo, hacia un objetivo de esta clase!

—¡Ordenanza! ¡Estado de alerta N° 1 inmediatamente!

El ordenanza se precipita y algunos segundos después, el rugido de los claxons sacude.

Examino el mapa de la pared. Hay alrededor de 140 kms en línea recta hacia Grossenbrode, pero el informe meteorológico nos anuncia que la bahía de Lubeck y la región de Hamburgo están completamente bloqueadas. Las nubes —una formación tormentosa de cúmulus con fuertes corrientes— suben hasta los 6000 metros.

Habrá que hacer un desvío por el Norte.

Chirrido de neumáticos sobre el cemento. Comienzan a llegar los jeep con los pilotos amontonados unos sobre otros. La cena interrumpida, la jornada agotadora, no son precisamente hechos para ponerlos de buen humor. Algunos mastican sandwichs hechos precipitadamente.

¿Todo el mundo presente? Bien. Les expongo la situación rápidamente.

No tenemos bastantes aparatos disponibles para volar en escuadra, formados en escuadrilla. Por lo tanto volaremos en 2 veces 3 secciones de 4 aparatos escalonados sobre la derecha. Yo conduciré la primera formación de 12 Tempest, y Mac Donald, del 486, conducirá la segunda. De esta manera, así lo espero, tendré mis 24 aparatos bajo control.

No puedo proporcionar inmediatamente los detalles de ejecución, y me reservo dar en el lugar las órdenes necesarias por radio. Se trata más bien de una cuestión de oportunidad, mucho más que de un plan regulado con anticipación. No tengo, por otra parte ni los datos necesarios, ni el tiempo suficiente para elaborar un método de ataque...

—... Hagan coincidir sus relojes. Son las 20.07 minutos. Arrancar los motores a las 20.15. Voy a despegar como número 1, haré una amplia órbita sobre el aeródromo, que permita a los 24 aparatos formarse convenientemente, y a las 20.25, rumbo sobre el objetivo... ¿Alguna pregunta? ¡Háganlas rápidamente!

Tomo como compañeros de equipo para mi sección de 4 al F.Lt. Bone, al F.O. Dug Worley y al joven sargento Crow, cuya misión será la tercera. No es precisamente célebre en el conjunto, pero no puedo elegir, y no puedo tampoco pedir a los pilotos que han hecho ya tres misiones en la jornada, que están reventados de cansancio, que hagan una cuarta misión que por cierto será muy dura.

Veinte horas quince minutos.

Mi "gran Charles" está listo. El motor está funcionando y Crai, tirado sobre el ala, me indica con su pulgar en el aire que todo está bien.

La ancha plaza de cemento de Fassberg, enmarcada por los grandes hangares oscuros, hierve.

Mientras me preparo, hecho un vistazo. Los motores giran, los cartuchos de arranque suenan, los mecánicos galopan por todas partes, llevando los paracaídas o los mapas olvidados a último momento. Los pilotos trepan en sus aparatos, se ven torpes en sus "Mae-West" y sus arneses de paracaídas.

Veinte horas dieciséis minutos. ¡Saquen las calzas!

A las veinte horas veinticinco minutos, mientras que el sol todavía se encuentra bajo en el horizonte, y gruesas masas de nubes ruedan hacia el este, pongo el rumbo hacia el norte, tomando altura con lentitud.

La formación de esta noche es desastrosa. Con elementos que pertenecen a 3 unidades diferentes, no resulta cómodo componer un equipo homogéneo.

– ¡Vamos Filmstar, despiértense!

La sección azul, que debería estar a mi izquierda, se pasea 500 metros por encima, a mi derecha. Los amarillos 2, 3 y 4 se arrastran a más de 1 km detrás de nosotros. Nervioso y de mal humor, los llamo al orden por radio, sin miramientos.

Rodeamos Hamburgo para evitar la nube de humo sucio que se eleva desde los incendios de la ciudad.

Por fin, mi formación se decide a recuperar el orden...

En Neumunster, donde sobrevolamos a 3000 metros, nos dispara una batería de 88 mm y torcemos hacia la derecha sobre un rumbo de cero 52 grados.

El tiempo empeora y me veo obligado a hacer amplios zigs zags para evitar las formaciones de cúmulus, que suben muy alto en el cielo como grandes torres blancas.

– ¡Hola! ¿Kenway, qué hay de nuevo?

–Absolutamente nada.

Kenway no tiene ninguna información para pasarme, ni siquiera la contraorden que yo esperaba últimamente.

Estamos apenas a unos 30 kms del objetivo, cuando una capa impenetrable de nubes nos interrumpe el camino.

Me lanzo en picada, seguido de mi formación, para tratar de pasar por debajo, pero nos encontramos con una lluvia que golpea y una visibilidad nula. Hago ejecutar un rápido giro de 180 grados, subiendo, luego un segundo giro de la misma longitud para volver sobre nuestro rumbo primitivo.

¿Qué se puede hacer? Un solo avión, o a lo sumo un par, podrían tratar de pasar con éxito; pero una formación compacta de 24 aparatos, plantea no solamente un problema delicado, sino también un gran riesgo... Explico por la radio, en términos velados, cómo es la situación a Kenway:

– ¡Hola Kenway! Aquí Filmstar. El tiempo está horrible.

La respuesta de Kenway es clara, y su tono imperativo:

¡Bien, por lo menos vamos adelante!

Veo en mi dispositivo en secciones independientes de 4, que se ponen en seguida en formación encastrada. Vamos a intentar de esa manera, atravesar las nubes sobre un rumbo dado, y encontrarnos –no demasiado dispersos, así lo espero– del otro lado.

Nos hundimos en la tormenta y nos perdemos de vista.

¡Diablo! Esto se mueve, y me concentro seriamente en mis instrumentos, lanzando de tanto en tanto un vistazo hacia mis compañeros de equipo que se me pegan tanto como pueden sin fanfarronear...

Felizmente el colchón de nubes no es demasiado espeso. Algunos minutos después, emergemos por encima del distrito de Femmharn, cerca de Hellicshavel.

El cielo está abierto, y frente a nosotros, no hay ni siquiera una nube en el horizonte.

Mi **cockpit**, que está lleno de vaho, se aclara y me preparo a actuar...

¡Atención!

En una fracción de segundo, el aire se ha poblado de una masa en torbellino de aviones... ¡Un espectáculo inolvidable!

Hacia abajo, a la derecha, el gran aeródromo de Grossembrode,

con su estanque de hidroaviones y sus pistas que bullen con aparatos multimotores, y más lejos, el calmo mar con algunos navíos anclados...

Detrás de nosotros, una sólida pared de nubes, de donde emergen en desorden a alturas diversas, mis secciones de Tempests.

Alrededor de nosotros, macizos dispositivos de 30 o 40 cazas alemanes, que patrullan. Uno de ellos ya nos ha descubierto y se hunde en la sección amarilla.

Delante de nosotros, ya sea en el suelo, ya sea despegando, más de 100 enormes aviones de transporte que representan teóricamente mi objetivo prioritario.

En el aire, alrededor de 200 aviones de caza enemigos. Un grupo a 500 metros de altitud. Otro a 1000 metros. Un tercero a 1500 metros y otros dos a nuestro nivel, es decir, alrededor de 3000 metros. Por encima de nosotros, por cierto hay otro, tal vez sean dos...

¡Y yo no dispongo más que de 24 Tempests!

Mi decisión debe tomarse en seguida. Las secciones Filmstar amarilla y azul atacarán a los cazas **boches** por encima de nosotros, y las secciones rosa, negra y blanca, comandadas por Mac Donald, engancharán a los Focke Wulfs por debajo... Trataré en ese tiempo de deslizarme en mi sección roja hasta el aeródromo y ametrallarlo.

Seguido de cerca por mis 3 compañeros de equipo, largo mis tanques suplementarios y hago una picada vertical, pasando a más de 900 km por hora, en tromba, a través de una formación de Focke Wulf, que se dispersa en el cielo como una bandada de golondrinas...

Me reoriento suavemente reduciendo ligeramente los gases, y sigo una trayectoria que me lleva en vuelos rasantes sobre el aeródromo, del sudoeste al nordeste.

Nos recibe la **flak** desencadenada.

Llego al borde del estanque, a más de 800 kms por hora y a 20 metros de altitud, y en seguida abro fuego.

La superficie del anclaje está cubierta de Dorniers 24 y 18 en punto muerto. Tres líneas blancas de espuma marcan la estela de 3 aparatos enemigos que acaban de despegar. Sobre carcazas de ruedas, una hilera de Blom y Vhoss está alineada sobre las rampas que sumergen las embarcaciones a flote.

Concentro mi fuego sobre uno de los B y V 138. Las amarras de la carcaza se rompen, y yo paso por encima de la enorme masa humeante que se balancea sobre el plano inclinado, cae al mar y comienza a correr.

La **flak** redobla.

Un estallido a mi derecha, y un Tempest fuera de control golpea en el mar, en un haz de espuma.

¡Dios mío! Los barcos anclados a lo ancho están armados, y uno de ellos es un torpedero de gran tonelaje que hace fuego con todas sus piezas.

Instintivamente meto la cabeza entre los hombros, y siempre en vuelos rasantes, tuerzo ligeramente a la izquierda, tan rápido que no puedo disparar sobre los Dorniers, luego vuelvo vivamente hacia la derecha, detrás de un enorme Junker 252 que acaba de despegar, y que crece de modo alarmante en mi **colimater**. Le disparo una amplia ráfaga continua hasta que la colisión parece inminente, pero justo en ese momento, y al volverme hacia el Junker 252, veo sus dos motores en llamas, el timón seccionado por mis obuses, rebotar sobre el mar y explotar.

Arrastrado por mi propia velocidad, ya estoy lejos, justo sobre el torpedero que dispara con todas sus piezas de D.C.A. Paso a 10 metros de su fina proa, a ras del agua que hierve en miles de géiseres levantados por la **flak**. Entreveo blancas siluetas que se agitan sobre el puente, y las lenguas de fuego de sus piezas que parecen salir de toda la super estructura camuflada.

Los disparos de los obuses rebotan sobre el agua y explotan alrededor en un radio de 500 metros. Los **schrapnells** cortan un banco de gaviotas, que caen por todas partes, enloquecidas y sangrando.

¡Uh, por fin fuera de alcance!

Estoy sudoroso, y tengo la garganta tan apretada que no puedo ni siquiera articular una palabra en la radio. Sin darme cuenta, he retenido mi aliento durante todo el ataque, por lo cual mi corazón late sordamente, y amenaza salirse de mi pecho. Vuelvo a retomar la altura en un amplio viraje hacia la izquierda.

Detengámonos un momento. La situación es complicada. Un combate encarnizado se desarrolla por encima del aeródromo. Tres

aviones pasan en llamas –amigos o enemigos– no puedo distinguirlo de aquí, están demasiado lejos. Otro, pulverizado, desgrana sus despojos incandescentes en el cielo, y un quinto cae en barrena, dejando detrás una columna de vapor blanco.

Otros se queman, estrellados en el suelo.

La radio no transmite más que un barullo ininteligible de llamados, de juramentos, de gritos nerviosos entremezclados a las vibraciones de cañones que tiran.

Cerca del torpedero, en el medio de una mancha de espuma, los restos de un avión flamean, y de la capa de combustible inflamada se elevan pesadas volutas de humo negro marcadas de resplandores.

¿Qué ha sucedido con mis 3 compañeros de equipo? No hay rastros en el cielo. He visto a un Tempest chocar al comienzo del ataque, posiblemente fuera el de Bome. El aparato, abatido por uno de los navíos alemanes, es el de Crow, no estoy seguro. En cuanto a Worley es invisible.

Pienso un instante. ¿Voy a tratar de reanudar el combate contra los cazas alemanes que se alinean por encima de Helnigshaben, o intentar una segunda pasada de ametralladora, favorecido por el pánico que debe reinar en la base alemana?

Me inclino un poco a regañadientes por la segunda solución. Vuelvo a bajar al nivel del mar y comienzo a contornear rápidamente la isla de Fehnmarn.

Súbitamente, me topo con 3 Dorniers 24, probablemente los 3 que habían despegado de Grossembrode algunos segundos antes de nuestro ataque, y cuyas estelas no había descubierto.

Los Do 24, son grandes hidroaviones de 3 motores, de alrededor de 19 toneladas, de velocidad bastante baja, aunque bien armados defensivamente.

Repuesto de mi sorpresa realizo una gran vuelta que me pone fuera de sus fuegos cruzados, abro los gases a fondo, y me aproximo en zig zag. Luego, suavemente, siempre quedando fuera del alcance de sus ametralladoras, ajusto la primera.

Luego de 2 salvas, uno de sus motores está en llamas y el otro

tose; intenta un aterrizaje forzado, pero como de ese lado del promontorio el mar es muy profundo, vuelca con gran ruido.

Me dirijo en seguida sobre los otros 2 que tratan de enfilar a ras del agua. Largos regueros negros se escapan de sus motores exigidos a fondo.

Me dan un poco de lástima. Con mis 400 km por hora de margen de velocidad y mis 4 cañones, esto es un poco el "cazabolas" tradicional.

Elijo el de la izquierda, que, pesadamente cargado, se arrastra un poco detrás del otro. Pero esta vez, a último momento, el animal ejecuta un viraje bastante hábil. Arrastrado por mi velocidad, debo, como un imbécil, virar a boca de jarro bajo el fuego de las ametralladoras detrás, que me alcanzan con 3 balas. Gracias al cielo, no son más que "petarditos" de 7,7 mm.

Un deslizamiento me pone en posición de tiro, y a menos de 100 metros, mi obuses debastan su fuselaje. Los tanques de nafta se incendian. La ametralladora de la cola deja de disparar.

En algunos segundos, el aparato cae envuelto en llamas. El piloto trata de cobrar altura para permitir a la tripulación saltar, pero está demasiado bajo. Tres hombres saltan sin embargo; un sólo paracaídas llega a abrirse y se vuelve a cerrar inmediatamente, engullido por una ola.

El gran trimotor no es más que una bola de fuego que rueda a algunos metros de la cresta de las olas, en un espeso reguero de humo negro. Algunos segundos después, explota.

Busco al tercero que se ha desvanecido por milagro en el paisaje, puesto al cubierto en alguna parte detrás de algunas de las islas del distrito.

Este asunto me ha hecho contornear completamente Fenhmarn y subo hasta los 3000 metros. Aquí tenemos a Grossembrode detrás de la montaña...

Vuelvo a tragar saliva, ajusto con gesto mecánico mi arnés de seguridad, y pico de nuevo sobre el aeródromo para realizar una nueva pasada de ametralladora.

Esta vez los tomo por sorpresa. Por lo demás, la **flak** está ocupada, y los artilleros disparan un poco al azar en dirección de la confusión general de cazas **boches** y de Tempest... Paso como un ven-

tarrón entre los dos hangares, y desemboco a pleno motor sobre el terreno. Hay tantos aviones amontonados unos encima de otros que no sé qué elegir.

Derecho en mi **colimater**, hay una hilera de enormes Arados 232 de transporte. Tengo tiempo de percibirlos, antes de que mis obuses exploten sobre los dos primeros; los curiosos fuselajes en forma de vigas, las grandes carlingas, de dos plantas, las 24 ruedas del tren de aterrizaje que soportan la gigantesca máquina.

Un obús de la **flak** explota a algunos metros de mi avión, y lo sacude violentamente. Fuera de alcance, me separo en espiral ascendente, y me encuentro en medio de la batahola que por otra parte empieza a ceder.

Trato de reunir mis aviones, para realinearlos, pero en este desorden es difícil.

Lo primero que se ofrece a mis ojos, es un Tempest que pica, girando los alerones, cada vez más rápido, luego las dos alas se desprenden... Algunos segundos después una clara llama sale entre las ranurras... ningún paracaídas...

Dos Focke Wulf tratan de meterme en un "dog-fight", pero me desembarazo en seguida de ellos yendo hacia abajo.

El Tempest JF-H –piloteado por Bay el australiano– está en dificultades, su motor ahúma. Sin embargo, se ha trenzado con un Messerschmitt que se defiende muy astutamente reduciendo su velocidad en forma gradual, y comienza a obtener ventaja sobre el Tempest.

Doblo hacia el 109 y lo tomo por sorpresa, alcanzándolo al menos con dos obuses en la intercepción del ala y el fuselaje.

Sorprendido, el piloto del Messerschmitt 109 se da vuelta instintivamente y Ray, ahora en posición, tira a su vez, tocándolo de nuevo.

Enloquecido, el **boche** da vuelta una vez más, le tiro, se aparta, Bay tira... un segundo de espera, luego un ala adornada con la gran cruz negra se repliega, en llamas.

El boche salta sin dificultad pero su paracaídas se convierte en una antorcha.

Por fin, mis Tempests comienzan a recuperar su formación, y de a dos, se apartan prud ntemente de a batalla.

Los **boches** pierden pié y uno a uno se vuelven Van en picada

hacia Grossembrode, donde se levanta una columna de humo, probablemente los Arados que arden... Un Focke Wulf rezagado se arrastra en medio de nosotros y bate desesperadamente alas. Seguido por Ray, yo lo alcanzo en seguida. Una larga ráfaga –de pronto mis culatas resuenan, rearmándose en el vacío–, no hay más municiones... El Focke Wulf, sin embargo, disminuye su velocidad, y comienza a lanzar humo, por lo menos lo he alcanzado. Ray,tira a su vez, a corta distancia, y lo pulveriza. Estalla como una granada madura... Esta vez el paracaídas se ha abierto.

El sol, ahora se ha deslizado hacia abajo, detrás de las islas danesas, y en el luminoso crepúsculo mi patrulla vuelve a formarse.

Cuento mis aviones: 2, 4, 8, 10,11 y 2 más, abajo, que se reúnen difícilmente, sin duda averiados.

En la noche que comienza a estampar las grandes líneas del paisaje, con los fuegos de posición encendidos, regresamos a Fasberg.

El aire tibio y calmo de la tarde sacude suavemente las alas del "gran Charlie".

Cuando nos acercamos a Fassberg, con las ruedas y los alerones bajos, pienso en la cara que va a poner nuestro oficial mecánico Mitchell. Traigo 13 aviones sobre un total de 24.

LA PUERTA SE CIERRA

Luego vino el armisticio, como una puerta que se cierra.

Ocho días incomprensibles, una mezcla indefinida de alegría y de lamento.

Manifestaciones estrepitosas interrumpidas por grandes calmas intermitentes, sobre todo ese silencio desacostumbrado, espeso, pesando sobre el aeródromo, sobre los aviones entoldados, las escuadrillas muertas y las pistas vacías...

El detenerse de los nervios excitados fue espantoso, tan doloroso como un nacimiento.

Era para gritar.

Esa tarde en la cantina parecía una extraordinaria velada fúnebre. Los pilotos estaban desplomados sobre los asientos, ni una conversación, ni un canto.

Hacia las 11 de la noche, Bay conectó la radio. La BBC transmitía un reportaje en las calles de Londres y de París, donde la multitud estrepitosa daba rienda suelta a su alegría...

Todos los ojos se dieron vuelta hacia el aparato, y en esos ojos había una especie de odio.

Estaba tan claro y era tan nuevo para mí, que sorprendido, interrogué a Ken con la mirada. Escuché entonces un golpe y una cascada de vidrios rotos. Alguien había arrojado por el aire una botella hacia todo aquel ruido, hacia todas aquellas personas que venían a imponernos sin pudor las manifestaciones de su alivio y de su libertad.

Uno a uno mis pilotos se levantaron, y en la cantina silenciosa no quedaron más que Ken y el barman indiferente.

Del aparato de T.S.F. roto, se filtraba un chillido lamentable.

Levanté otra vez los ojos hacia Ken. No hubo necesidad de palabras, nos comprendimos. Pasó media hora, tal vez una entera. Y entonces, lo juro, de pronto sentí que ellos estaban allí, todos, alrededor de nosotros en la oscuridad y el humo de los cigarrillos, como muchachos que han sido castigados injustamente y que están tristes.

—Mackenzie... Jimmy Kelly... Mouse Mansom... el pequeño Kidd... Bone... Sheterd... Brooker... Gordon... y también los uniformes oscuros, los galones de oro empañados, Mouchotte... Mezillis... Béraud... Pierrot Degail, todos, todos aquellos que habían partido una hermosa mañana con sus Spitfires y sus Tempest y que no habían vuelto nunca.

—¡Bien, Pierre, este es el final! Ya no van a necesitarnos más.

Fuimos a acostarnos, y cerré suavemente la puerta, para no despertar al barman que dormía en su taburete y también para no molestar a los otros.

Era muy cierto, ya no tenían necesidad de nosotros y nos lo hicieron sentir en seguida. Supresión de permisos, pasajes en aviones reservados a los oficiales superiores, bromas pesadas sin fin, inconscientes pero que lastimaban.

Recibí una nota del ministro del Aire, firmada por un general F.F.I., anunciándome que como un gran favor y a título excepcional, se me nombraba teniente de reserva.

El 12 de Mayo, fue la gran parada aérea de Brenenshaben, y la tragedia.

El atroz atropellamiento de los cuatro aviones de mi sección, a menos de 300 metros de altura. Mi paracaí as abriéndose a ras del suelo y los golpes de trueno de lo aviones me golpearon.

Me veo corriendo como un loco en un sueño, hacia las columnas de humo negro, embrutecido por lo repe tino de la catástrofe. Veo a mis pies el cuerpo de Robertson, desarticu ado: en su camisa caqui, hundido en el suelo con el paracaídas que no se pudo abrir.

Luego el cuerpo de Peter, terminando de quemarse en un lago de combustible, y veinte metros más lejos, el avión de Colson, una masa informe en un cráter ennegrecido, con algunas partes bajo los hierros, una bola de carne y huesos carbonizados.

Por encima, los aviones de la escuadra esparcidos en el cielo, pasando uno por uno, desorientados, batiendo alas, tratando de ver y de comprender.

El Wing partió para Copenhague. Durante algunos días en Kaastrup fuimos poseídos por el ambiente exaltado de la liberación. Pero pronto me volv ó el miedo, miedo pánico de mi avión, con la visión de Bremenhaven bailando delante de mis ojos, miedo que descompone y aniquila los reflejos.

L egó el 1 de Julio. Si yo hubiera sabido leer los signos, no hubiera debido volar contra mi instinto. El "gran Charles" tenía una pérdida de aceite, la misma que en la mañana del 12 de Mayo. Obstinado, por respeto humano, pedí prestado el nuevo avión de Crucs.

Mis aviones desfilaron impecablemente a ras de la multitud y de las banderas rojas con la cruz blanca que adornaban a ciudad. Cuando la mala suerte que yo temía confusamente parecía haber desaparecido, cometí un estúpido error de juicio. Luego todo se mezcló: mi tren de aterrizaje no bajaba más que hasta la mitad, el motor no respondía a mis llamados desesperados. A 300 km por hora mi Tempest eventró la casilla rodante de control, y se desintegró sobre medio km, sembrando los restos triturados del ala, del motor y del timón.

La ambulancia me recogió indemne, aturdido, y comprendí que éste era el último esfuerzo, que era el último milagro, y la última advertencia del destino que podía cansarse.

27 de Agosto de 1945.

He hecho mi pedido de desmovilización inmediata, que ha sido aceptado.

He ido esta mañana a pedir permiso a Broadhurst y a la R.A.F.

Mackie, el neozelandes, tomará el comando del Wing 122 en mi lugar.

Para ir al cuartel general de Schleswig, he querido tomar al "gran Charles". Y de regreso subí con él muy alto en el cielo de verano sin nubes, pues era solamente allí donde podía decirle adiós.

Juntos hemos subido una última vez hacia el sol. Hemos hecho un looping, tal vez dos, algunos toneles muy lentos, esmerados, amorosos, para que yo pudiera sentir en los dedos la vibración de sus alas obedientes y livianas.

Y he llorado, en su estrecho **cockpit**, como no voy a llorar nunca en mi vida, cuando he sentido el cemento de la pista rozando sus ruedas, y con un gran gesto del pulgar, lo he posado en el suelo como una flor recién cortada...

Como siempre he desahogado cuidadosamente su motor, he retirado uno a uno todos los contactos, he extinguido los visores, levantado los breteles, los hilos y las telas que me ataban a él como un niño a su madre. Y cuando mis pilotos y mis mecánicos que me esperaban han visto mi cabeza baja y mis hombros sacudidos por los sollozos, han comprendido, y se han ido silenciosamente hacia el dispersal.

Estoy sentado junto al piloto del Mitchell que me lleva a París.

Rodando para tomar su pista, se aproxima a los aviones del Wing –los Tempests– impecablemente alineados ala con ala como para una revista. Cerca de ellos, los pilotos y los mecánicos agitan los brazos.

Un poco apartado, mi "gran Charles", mi viejo JF-E, con su cazuela roja, las cruces negras de nuestras victorias bajo el **cockpit**, rechoncho, voluntarioso, potente con su gran hélice de cuatro palas, inmóvil, que yo no voy a hacer arrancar más.

Es una página que se da vuelta, muy dolorosa.

Subiendo en el griterío estridente de sus motores americanos, el Mitchell acelera y despega. Aprieto mi rostro contra el vidrio para vol-

ver a ver una vez más detrás de su timón de cola, el aeródromo de Lubeck, las crucecitas brillantes sobre el césped, que disminuyen y se destacan en la neblina de la tarde.

Molesto, el piloto da vuelta la cabeza.

Todo ha terminado. No veré más mis Tempests alinearse detrás del "gran Charles" para las partidas, torpes sobre sus grandes patas, alargando hacia el viento de sus hélices la bocaza del radiador, con los rostros confiados de los pilotos inclinados por fuera de sus **cockpits**, esperando mi señal... El orgullo me sube a la garganta cuando pienso en mis aviones, y sobre todo en mis queridos amigos de la R.A.F., a los que tuve el privilegio de conocer y de querer, con vuestros uniformes color bruma de Inglaterra...

El gran circo se ha ido.

El público está satisfecho. El programa era bastante cargado, los actores no demasiado malos, y los leones se han comido al domador.

Volveremos a hablar en familia algunos días después. Y aún cuando todo haya sido olvidado –la fanfarria, el fuego de artificio y los hermosos uniformes– sobre la plaza del pueblito quedará todavía la aureola de aserrín de la pista y los agujeros de los piquetes.

La lluvia y el olvido borrarán rápidamente las huellas.

Mis camaradas sobrevivientes del gran circo felizmente no han comprendido –yo tampoco– y esto será nuestra única recompensa.

"Somos objetos de la incoherencia general... somos partes de una gran construcción cuyo conjunto sólo podrá ser descubierto con más tiempo, más silencio, más retroceso".

A. de Saint-Exupéry
("Piloto de guerra")